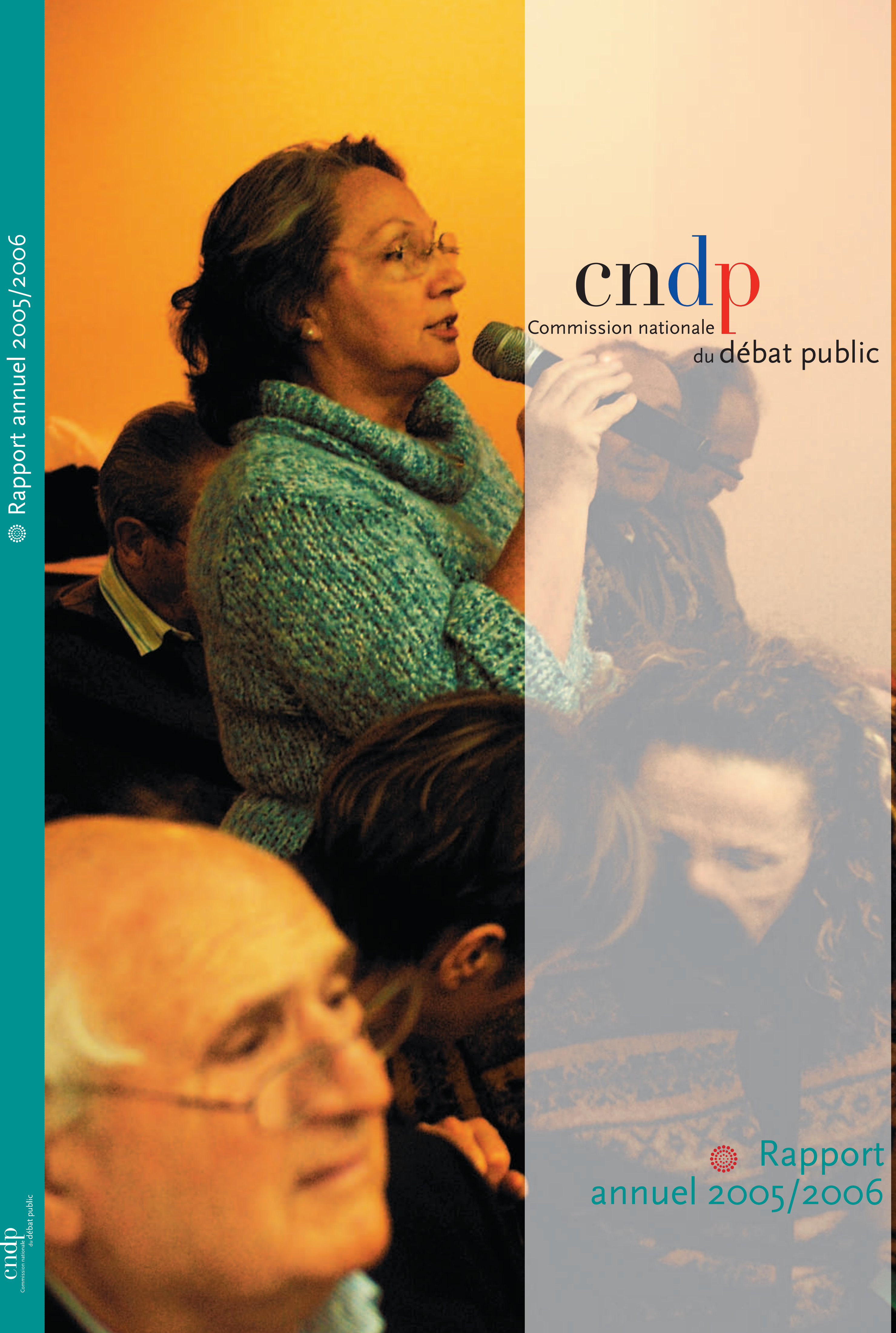
cndp
Commission nationale du débat public

6, rue du Général-Camou
75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr

Rapport annuel 2005/2006

cndp Commission nationale du débat public



# Sommaire



# Introduction

L'année 2005 a été pour la Commission nationale du débat public une année de forte activité. Cela était prévu : après le ralentissement connu en 2004, en raison des élections cantonales et régionales qui avaient lieu au printemps, les dossiers ont recommencé à arriver régulièrement et le mouvement s'est prolongé tout au long de l'année. Cela a abouti au plus fort plan de charge que la CNDP ait jamais connu : elle a organisé huit débats publics en 2005 et, à la fin de l'année, sept autres étaient décidés et à des degrés plus ou moins avancés de préparation.



Les dossiers routiers et ferroviaires restent cette année encore les plus nombreux et ils représentent à eux deux plus de la moitié des débats publics qui ont eu lieu depuis l'origine. Mais deux autres caractéristiques méritent d'être relevées :

• La première est la place des dossiers touchant à la filière nucléaire. Une des critiques les plus fréquemment exprimées par ceux qui s'opposent au nucléaire est, on le sait, que les décisions en la matière sont prises, depuis une trentaine d'années, sans consultation de la population. Il est donc intéressant de signaler que, dans un laps de temps relativement court, la CNDP a été saisie de plusieurs dossiers portant sur des aspects ou des chaînons différents de la filière nucléaire ; elle y a répondu en ayant recours à toute la gamme des réponses que la loi met à sa disposition.

– À l'automne 2004 a eu lieu le débat public sur le projet « Georges Besse II » de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium du Tricastin ; elle en a confié l'organisation au maître d'ouvrage, Areva, tout en assurant son suivi attentif.

– Pour le projet de réacteur expérimental Jules Horowitz à implanter à Cadarache en remplacement d'un réacteur de recherche actuellement installé à Saclay, la CNDP a considéré qu'un débat public n'était pas nécessaire mais a recommandé au Commissariat à l'énergie atomique de mener une concertation selon certaines modalités qu'elle a définies ; cette concertation s'est déroulée au printemps 2005.

– Fin 2004, la CNDP a été saisie du projet de réacteur de type EPR, présenté comme le démonstrateur qui pourrait – décision à prendre en 2015 – devenir la tête de série des centrales nucléaires qui permettraient d'attendre les réacteurs de quatrième génération ; elle a décidé d'organiser un débat public qui a eu lieu d'octobre 2005 à février 2006.

– En février 2005, le gouvernement saisit la CNDP en vue de l'organisation d'un débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute et moyenne activité à vie longue en indiquant que ce débat public serait l'un des éléments dont il tiendrait compte pour élaborer le projet de loi que, conformément à la loi du 30 décembre 1991 (« loi Bataille »), il doit présenter au Parlement avant la fin 2006 ; le débat public s'est déroulé de septembre 2005 à janvier 2006.

– Enfin à l'été 2005, la CNDP décide de reprendre la préparation du débat public qu'elle avait décidé deux ans plus tôt sur Iter, projet international de réacteur expérimental sur la fusion nucléaire ; ce débat est actuellement en cours (janvier-mai 2006).

On le voit, presque tous les aspects de la filière, de la recherche à la production, ont été soumis au questionnement de la population comme ils ne l'avaient jamais été.

• L'autre caractéristique de l'année 2005, c'est que le gouvernement a eu recours à deux reprises à une disposition nouvelle de la loi du 27 février 2002 jusque-là inutilisée : la possibilité d'un débat public non pas sur un projet mais sur un problème ou une politique.

Rappelons en effet que la loi de 2002, qui est venue modifier en profondeur le débat public créé par la loi du 2 février 1995, a rendu la saisine de la CNDP obligatoire pour les plus importants projets d'équipement d'intérêt national et a introduit la possibilité pour le gouvernement (car dans ce cas la saisine n'est que facultative) de demander l'organisation d'un débat public *« sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement »*.

Cette faculté a été utilisée une première fois, on l'a vu, pour le problème de la gestion des déchets radioactifs, et une deuxième fois, à l'été, pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (ce débat public se déroule de mars à juillet 2006).

Ce type de débat public vient éclairer d'une manière particulière le problème, toujours renaissant, de la relation entre le débat et la décision, entre la part de la démocratie participative et celle de la démocratie représentative.
En effet, dans ce cas, le débat ne porte pas sur l'objet relativement limité, en tout cas bien défini, que constitue un projet d'équipement ; il porte sur les orientations d'une politique dans un domaine (déchets radioactifs) ou sur un territoire (vallée du Rhône, arc languedocien) donnés.
Est-ce à dire que c'est à lui de définir cette politique, auquel cas il se substituerait aux autorités issues du suffrage universel, Parlement ou gouvernement ?
Bien sûr que non : le débat public se situe en amont de la décision dans le long processus d'élaboration de celle-ci, mais il n'est pas lui-même le temps de la décision ; d'ailleurs comment pourrait-il l'être compte tenu de la diversité des points de vue qui s'expriment ?

Mais ayant apporté le plus largement possible à la population une information claire et complète, il permet aux citoyens qui sont les plus soucieux de contribuer activement à notre vie publique d'exprimer leurs observations, leurs critiques et leurs suggestions. Il donne ainsi des indications sur l'intérêt ou la sensibilité de la population à l'égard d'un problème ; il fournit un test d'acceptabilité sociale de telle ou telle mesure ; il voit aussi apparaître des propositions intéressantes car, l'expérience le prouve, les citoyens avec leur expérience ou leur sensibilité d'habitant, de riverain, d'usager ou de contribuable peuvent voir ou imaginer des choses qui auront échappé aux techniciens les plus compétents.

Le bilan du débat rend compte de tout cela aussi précisément, aussi fidèlement que possible ; il ne cherche pas à quantifier les positions exprimées, car ce n'est ni un sondage ni un référendum, mais il s'attache à la qualité des arguments utilisés.

Il permet ainsi, éventuellement parmi d'autres apports, d'éclairer le décideur, de lui apporter des éléments de réflexion pouvant contribuer à la décision finale ; et c'est ainsi qu'il est utile à celui que notre Constitution ou nos lois désignent comme le décideur et qui est donc seul légitime : le Parlement lorsque la décision prendra la forme d'une loi, le gouvernement dans tel autre cas, mais aussi bien les autorités locales pour les compétences décentralisées.

Quel que soit l'objet du débat public, une nécessité s'impose : que le public soit informé des suites données au débat public et donc qu'un acte du maître d'ouvrage vienne sanctionner le débat, que cet acte soit public et qu'il soit motivé.

Avant d'essayer de définir ce que doit être cet acte, il faut d'abord répondre à une objection possible : la loi n'en prévoit l'existence de façon explicite que lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet. Est-ce à dire qu'il n'est pas nécessaire lorsque le débat a porté sur des options générales ?

La réponse n'est pas juridique ; elle résulte de la nature même du débat public qui est un processus orienté vers un objectif : on informe le public et on lui donne la parole sur un projet ou une question dans le but d'éclairer et de préparer une décision à venir. Le porteur du projet le soumet parce qu'il a l'intention de faire ensuite quelque chose, de prendre des mesures dont la nature précise pourra être influencée par le débat. Le public ne participe que parce qu'il a le sentiment qu'il peut, du moins dans une certaine mesure, influencer les décisions à venir.
Organiser un débat sans objectif, c'est avouer qu'il ne servira à rien. Si on le révèle avant, on peut douter que le public soit tenté d'y participer. Si on ne le révèle qu'après, on aura porté un coup fatal à la crédibilité du débat public.

La réponse s'impose donc avec évidence : tout débat public doit être suivi d'un acte qui en tire les conclusions, mais naturellement, cet acte ne sera pas de la même nature selon que celui-ci a porté sur un projet d'équipement ou sur des options générales.

Dans le premier cas, c'est simple : la décision consiste à choisir de faire, de modifier ou d'abandonner le projet présenté.

Dans le second cas, la réponse sera plus complexe : partant des options générales soumises au débat (ce qui suppose que les ministres auteurs de la saisine définissent clairement la question posée et les options possibles), elle consistera, après avoir pris acte des apports du débat, à indiquer les orientations retenues et à définir la méthode et le calendrier selon lesquels il est envisagé de les mettre en œuvre.
La loi de 2002 a apporté un progrès essentiel par rapport à la législation antérieure en imposant au maître d'ouvrage de rendre publique dans un délai bref (trois mois après la publication du compte-rendu et du bilan du débat) sa décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet ; la loi ajoute : *« il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public »*.

À la différence de la convention d'Aarhus qui précise que le texte de la décision est *« assorti des motifs et considérations sur lesquels ladite décision est fondée »,* la loi ne prévoit pas expressément cette obligation de motivation, mais c'est évidemment son esprit.
D'ailleurs, la CNDP, qui a toujours plaidé pour que les décisions soient motivées afin que le public puisse constater qu'il avait été entendu et que le débat avait été utile, a eu la satisfaction de constater une nette évolution à cet égard : les décisions des maîtres d'ouvrage sur les projets d'équipement sont motivées de plus en plus précisément, et elles le sont par référence aux éléments et aux arguments apparus dans le débat public.

Mais c'est aujourd'hui le ministère de l'Industrie qui nous fournit le meilleur exemple à l'occasion du débat public sur la gestion des déchets radioactifs. En effet, il était prévu que la « décision » qui suivrait ce débat serait le projet de loi sur la gestion des déchets radioactifs ; mais un texte législatif n'est pas toujours parfaitement compréhensible pour le grand public ; en outre, il apparaissait qu'allait s'ajouter un deuxième projet de loi, sur la transparence en matière nucléaire, et que les questions évoquées pendant le débat public allaient trouver leurs réponses réparties entre ces deux textes.
Le compte-rendu et le bilan du débat suggéraient donc qu'un seul document présente la position du gouvernement sur l'ensemble des sujets traités.
Ce souhait a été entendu et le ministère de l'Industrie (Direction générale de l'énergie et des matières premières) a rendu public, en même temps que le projet de loi et son exposé des motifs, un document intitulé *Gestion des déchets radioactifs – Les suites du débat public* qui, d'une façon très détaillée (une trentaine de pages), répond point par point à toutes les questions soulevées pendant le débat et exposées dans le compte-rendu.



Sur ce thème général de la relation entre le débat public et la décision, une autre question mérite des commentaires : celle de la place du débat public dans le calendrier d'élaboration de la décision.
La réponse de principe est assez simple : il faut que le débat ait lieu suffisamment en amont de la décision, à un moment où les choix essentiels ne sont pas encore arrêtés ; cela résulte aussi bien de la convention d'Aarhus que de notre loi de février 2002. Selon la première, il faut que *« la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence ».* Selon la seconde, le débat public *« porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet »* ; c'est la loi de 2002 qui, par rapport à la loi de 1995, a ajouté l'opportunité aux deux autres objets du débat public, et qui l'a placée en tête. Cet ajout est significatif : le débat public porte d'abord sur la nécessité ou non de réaliser un projet, avant de porter sur ses caractéristiques ou impacts. Cela suppose donc à la fois que la décision de faire ne soit pas encore prise et que la question des modalités de réalisation reste ouverte, donc que plusieurs options soient présentées – même si le maître d'ouvrage peut naturellement exprimer sa préférence pour l'une d'entre elles.

Mais si la réponse de principe est simple, les modalités pratiques de mise en œuvre peuvent se révéler sources de difficultés ; car que signifie concrètement *« débat suffisamment en amont de la décision »* ? On ne peut pas le caractériser par référence à une étape juridiquement définie de la procédure d'élaboration de la décision ; il faut donc se référer au principe et l'appliquer avec bon sens, et dans cet esprit *« suffisamment en amont »* signifie ni trop tôt, ni trop tard.
Pas trop tôt : car il faut un minimum de matière pour donner au débat public un contenu concret ; il faut donc avoir réalisé les études préalables permettant de bien exposer les justifications du projet, d'en décrire les enjeux et les objectifs, les grandes options possibles et pour chacune les impacts de diverses natures sur l'aménagement du territoire ou sur l'environnement. Assez fréquemment, la CNDP a été saisie de projets dont le dossier ne comportait pas tous les éléments voulus à cet égard ; à chaque fois, elle a assorti sa décision d'organiser un débat public d'une clause rappelant que le dossier du débat, destiné à l'information du public, est différent du dossier par lequel le maître d'ouvrage saisit la CNDP et indiquant que celui-ci ne serait considéré comme assez complet pour permettre l'ouverture du débat public que lorsqu'il comporterait des indications suffisamment précises sur tel ou tel point.
Le défaut le plus souvent constaté est la dimension excessive de la zone d'étude pour des infrastructures linéaires : à chaque fois, la CNDP a demandé que le dossier du débat comporte des hypothèses de « couloirs de passage », c'est-à-dire non pas un tracé précis (large de quelques dizaines ou centaines de mètres) mais un fuseau qui peut avoir une largeur de 5 à 10 kilomètres ; c'est seulement ainsi que l'on peut avoir un débat concret, sans pour autant qu'il se focalise nécessairement sur la défense d'intérêts définis sur une base géographiquement trop limitée. De même, la CNDP a demandé à plusieurs reprises que le volet financier soit plus nourri, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage ne se contente pas d'évaluer le coût des différentes options, mais qu'il précise ce que pourraient être le ou les modes de financement

de l'ouvrage. Enfin très souvent, la CNDP a dû demander que le dossier comporte un calendrier prévisionnel des étapes qui suivraient le débat public jusqu'à l'éventuelle réalisation.
À cet égard, il faut dire que certains (jusqu'au sein de la CNDP) se demandent s'il est raisonnable, et utile, de mener un débat public sur un projet dont on annonce *ab initio* qu'il ne sera pas réalisé avant 15 ans : la population qui verra la réalisation et la mise en service de l'ouvrage sera largement différente de celle qui aura participé au débat public. Cela a une conséquence quant à la méthode : il faut que les étapes successives de mise au point du projet après le débat public et jusqu'à l'enquête d'utilité publique s'accompagnent de phases de concertation inspirées de l'esprit du débat public ; c'est-à-dire marquées du même esprit d'ouverture et de dialogue, d'une part, et non pas réservées à un petit nombre d'interlocuteurs choisis mais informant et sollicitant la population elle-même à l'occasion de quelques grands rendez-vous.

Ajoutons un dernier argument qui plaide pour que le débat public n'ait pas lieu trop tôt : la loi (art L. 121-12 du Code de l'environnement) prévoit, dans une rédaction il est vrai contournée, que normalement l'enquête publique a lieu dans les 5 ans qui suivent le débat public (plus précisément la publication de son bilan) ; pour un certain nombre des projets ayant donné lieu à un débat public, il est certain que ce délai sera dépassé et parfois très largement. Est-ce à dire que l'on risque alors de superposer les débats publics sur un même projet ? Pas nécessairement, et c'est heureux, car le même texte prévoit que la CNDP qui, au-delà de ce délai, devrait être de nouveau saisie, *« ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles »*. La CNDP saisie en septembre 2005 du projet d'autoroute A32, qui avait donné lieu à un premier débat public en 1999, a considéré après analyse du dossier que la condition n'était pas remplie et qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public ; cette décision a fait l'objet de plusieurs recours et la décision du Conseil d'État sera intéressante. Mais l'on voit bien que plus le temps passe et plus il y a de chances – ou de risques – que les circonstances aient évolué.

À l'inverse, il ne faut pas que le débat public arrive trop tard et que la décision apparaisse comme étant de fait déjà prise.

Toute saisine de la CNDP suppose certes de la part du porteur du projet l'intention de faire – sinon il ne la saisirait pas ! – mais une intention non définitive, ouverte à l'idée de faire évoluer le projet, voire de l'abandonner. C'est cela qui permet au débat sur l'opportunité de se développer. Il ne peut en être ainsi si l'intention apparaît irrévocable, si *a fortiori* la décision apparaît comme étant déjà prise.

Nous en avons eu cette année deux exemples.
Lorsqu'elle s'est prononcée sur le projet d'EPR, la CNDP a relevé que la loi d'orientation sur les énergies avait déjà été votée en première lecture – et elle savait dès ce moment que la loi serait votée définitivement avant que le débat public ne soit terminé et peut-être même avant qu'il ne soit commencé (ce qui fut le cas en définitive). Mais elle a noté aussi que la loi, c'est la définition d'une loi d'orientation, arrêtait des principes fondamentaux en la matière, et qu'il restait d'autres étapes à franchir – dépendant ou des pouvoirs publics (programmation pluriannuelle des investissements) ou de l'opérateur – avant de parvenir à la décision au sens propre de réaliser l'EPR : la décision d'autorisation de création.
La CNDP a donc considéré que le débat public pourrait porter sur tous les aspects du projet, y compris son opportunité ; ce faisant, elle n'avait évidemment pas l'intention de contester la légitimité des choix parlementaires mais, sachant que cette question viendrait naturellement de la part de certains intervenants, elle l'intégrait par avance dans la conception et dans l'organisation du débat public : le public avait le droit de poser des questions et de donner son avis sur cet aspect ; le maître d'ouvrage devait y répondre, mais il trouvait en contrepartie l'occasion d'exposer les justifications de son projet. De fait, les échanges ont été très nourris sur cet aspect et il a été utile qu'ils aient lieu.
De nombreux intervenants ont toutefois critiqué très vivement le fait que le débat public n'ait lieu qu'après le vote du Parlement et, considérant que celui-ci avait *« décidé l'EPR »,* ont condamné une procédure à leurs yeux inutile et trompeuse ; ils ont englobé la CNDP dans ces critiques en lui reprochant de se prêter à une *« parodie de démocratie participative »*.
Pour Iter, le projet international de réacteur expérimental sur la fusion nucléaire, les choses sont différentes : lorsque la CNDP a décidé en juillet 2003 d'organiser un débat public, on se situait bien en amont de la décision, l'accord international entre l'Union européenne et cinq autres des grandes puissances mondiales ; mais malheureusement, la préparation du dossier du débat fut interrompue et la CNDP ne fut pas en mesure d'ouvrir le débat public comme elle l'avait prévu ; elle ne fut de nouveau saisie du projet qu'au lendemain de l'accord international de juin 2005.
Elle constata alors, bien entendu, que cet accord comportait à la fois la décision de réaliser Iter et celle de l'implanter à Cadarache. Devait-elle pour autant renoncer à organiser un débat public ? Elle considéra, après débat mais à l'unanimité,

que ce n'était pas possible, en motivant clairement sa position :
• sur le principe même du projet, sur son opportunité, certes les choix essentiels étaient acquis, mais le public a le droit de poser des questions et le porteur du projet est dans l'obligation de répondre sur les justifications du projet ;
• tous les autres sujets offrent, de façon ouverte, matière à débat : les enjeux économiques et sociaux du projet, son insertion dans l'environnement et ses impacts, les équipements d'accompagnement prévus.

Là aussi, et même si le débat a effectivement porté sur l'ensemble de ces questions, une partie des intervenants ont émis de vives critiques contre les pouvoirs publics qui avaient vidé le débat public de son sens et contre la CNDP qui avait accepté de l'organiser dans ces conditions.

La CNDP a enregistré les critiques qui lui ont été adressées dans ces deux cas ; mais peut-on imaginer une seule seconde qu'elle ait décidé de ne pas organiser de débat public sur deux projets de cette nature et de cette importance ? Ce recul devant des difficultés prévisibles eut évidemment et légitimement suscité bien d'autres critiques.

La CNDP a considéré que, la loi lui ayant confié une mission, elle devait la remplir, même si les conditions optimales n'étaient pas réunies ; mais elle l'a fait en exposant et en motivant sa position, en situant clairement le cadre du débat.

Le débat public est une institution récente, donc encore fragile ; il faut tirer un enseignement de chaque expérience pour le conforter. En l'occurrence, la conclusion est simple : pour que le débat public ait toute sa signification et sa crédibilité, il faut qu'il se déroule de façon ouverte en un temps où toutes les questions liées au projet peuvent encore être utilement discutées et que la décision n'intervienne qu'après sa fin ; le temps de la décision ne vient qu'après le temps de l'écoute et du dialogue.

Yves Mansillon,
Président de la CNDP


1



# La Commission nationale du débat public : origine et évolution

La Commission nationale du débat public est née de la volonté du législateur de faire participer le public à la réflexion sur les grandes opérations d'aménagement d'intérêt national de l'État avant que les principales caractéristiques de ces projets ne soient fixées.
C'est la loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, qui marque l'introduction du principe de participation sous la forme du débat public. L'élargissement de ce principe a suivi de près son institution : de nouvelles dispositions concernant le débat public ont en effet été introduites par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, tandis que le décret du 22 octobre 2002 en a défini les modalités concrètes d'organisation. Les changements apportés par cette loi marquent une nette ouverture du débat public, et ces modifications substantielles se manifestent notamment par celle du statut de la Commission qui devient une autorité administrative indépendante.
La pérennité du principe de participation ainsi élargi passe par l'organisation du débat public. C'est la Commission nationale du débat public qui assume ce rôle au travers des décisions qu'elle prend sur les projets dont elle est saisie.



# Les origines de la CNDP : l'introduction du principe de participation

*« La meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qu'il convient. Au niveau national, chaque individu doit […] avoir la possibilité de participer au processus de prise de décision […] »*, affirme la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable du 10 juin 1992.

Outre cette déclaration d'intention internationale, le principe de participation du public résulte plus largement d'une évolution dans la conception du principe de concertation préalable à la réalisation des grands projets d'aménagement du territoire. Cette évolution est manifestée par un certain nombre de travaux qui ont préparé la loi de 1995.

## Les prémisses

Au niveau communautaire, la directive du 27 juin 1985 (directive n° 85/337/CEE), révisée par celle du 3 mars 1997 (directive n° 97/11/CE), marquait un premier pas en prévoyant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Outre la loi Bouchardeau sur la démocratisation des enquêtes publiques (12 juillet 1983) qui avait apporté une première avancée en matière de consultation du public, le principe de concertation préalable fut plus précisément et initialement évoqué dans le rapport du préfet Carrère sur la politique

des transports. Remis au ministre de l'Équipement et des Transports, il a conduit à la rédaction de la « circulaire Bianco[1] » du 15 décembre 1992 et à celle de la « circulaire Billardon » du 14 janvier 1993[2], qui allaient toutes deux dans le sens d'une plus grande concertation durant les phases de réalisation des grands projets d'infrastructure. En juin de la même année, Monsieur Michel Barnier, alors ministre de l'Environnement, confia à Madame Huguette Bouchardeau le soin de réaliser une évaluation sur la mise en œuvre de la loi du 12 juillet 1983. Une grande partie de la loi de 1995 reprend les propositions de ce rapport et conduit à la mise en place d'une instance garante de la participation du public au processus décisionnel.

## La création de la Commission nationale du débat public

La loi du 2 février 1995 et son décret d'application font donc entrer le principe de participation dans le corpus juridique français. Mais la grande originalité de ce dispositif est de créer une institution qui a pour mission de veiller aux modalités d'organisation et à la régularité de la mise en œuvre du débat public qu'elle avait instauré. Tel est en effet le rôle de la Commission nationale du débat public, installée le 4 septembre 1997 par la ministre de l'Environnement, Madame Dominique Voynet, et qui fut présidée successivement par deux conseillers d'État, Messieurs Hubert Blanc et Pierre Zémor.
La loi du 2 février 1995 définit les conditions de saisine et la composition de la CNDP ainsi que les modalités d'organisation d'un débat public, et le décret d'application du 10 mai 1996 (décret n° 96-388) établit entre autres les conditions de nomination du président et des membres des commissions particulières constituées pour chaque projet retenu. Selon l'importance du projet, ces commissions particulières peuvent être composées de trois à sept membres y compris le président. Le décret du 21 juillet 1999 (décret n° 99-360) précise que le président de commission particulière peut être choisi parmi des personnalités extérieures à la CNDP.
Le débat public est alors mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage, complété sur demande de la CNDP. Il s'étend sur une période de quatre mois qui peut être prolongée de deux mois sur décision motivée de la CNDP dans le cas d'une expertise complémentaire financée par le maître d'ouvrage. L'ensemble de ces dispositions ont été maintenues dans le dispositif actuel de la loi de 2002.

## L'activité de la Commission nationale du débat public entre 1997 et 2002

La loi du 2 février 1995 et son décret d'application ont ainsi permis l'organisation de six débats publics entre 1997 et 2002.

1. Circulaire relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, confiant aux préfets la responsabilité *« d'associer aux différentes phases de réalisation des grandes infrastructures décidées par l'État – précédant et suivant l'enquête publique – les responsables régionaux et locaux, politiques, économiques, sociaux et associatifs »*.

2. Circulaire relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques d'EDF – remplacée par la circulaire Fontaine du 9 septembre 2002.

//TABLEAU/1/ SOUS LA PRÉSIDENCE DE MONSIEUR HUBERT BLANC, LA CNDP A ORGANISÉ LES DÉBATS SUIVANTS :

| PROJET | DATE DE LA SAISINE | AUTEUR DE LA SAISINE | DÉCISION DE LA CNDP | DATE DU DÉBAT PUBLIC |
|---|---|---|---|---|
| Réalisation d'un port en eaux profondes, « Port 2000 » | 20/10/1996 | Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement | 04/11/1997 Organisation d'un débat public Président de la CPDP : Jean-Luc Matthieu, conseiller à la Cour des comptes, membre de la CNDP | *Novembre 1997 à mars 1998* |
| Autoroute entre Metz et Nancy A32 | 28/05/1997 | Parlementaires | 04/09/1997 Organisation d'un débat public Président de la CPDP : Reine-Claude Mader-Saussaye, secrétaire générale de l'association CLCV, membre de la CNDP | *Avril à septembre 1998* |
| Ligne THT entre Boutre et Carros | 06/08/1997 | France Nature Environnement<br><br>Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du secrétaire d'État à l'Industrie | 20/11/1997 Organisation d'un débat public Président de CPDP : Gérard Porcell, vice-président de tribunal administratif, membre de la CNDP | *Mars à septembre 1998* |
| Ligne TGV nouvelle « Rhin-Rhône », branche sud | 17/12/1997 | France Nature Environnement | 26/01/1999 Organisation d'un débat public Président de la CPDP : Charles Gosselin, conseiller d'État, membre de la CNDP | *Mars à juin 2000* |

L'organisation de ces débats publics a largement été inspirée de l'action de concertation du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec (BAPE).

//TABLEAU/2/ SOUS LA PRÉSIDENCE DE MONSIEUR PIERRE ZÉMOR, LA CNDP A ORGANISÉ LES DÉBATS PUBLICS SUIVANTS :

| PROJET | DATE DE LA SAISINE | AUTEUR DE LA SAISINE | DÉCISION DE LA CNDP | DATE DU DÉBAT PUBLIC |
|---|---|---|---|---|
| Contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise | 07/06/1999 | Parlementaires | 16/12/1999 Organisation d'un débat public Président de CPDP : André Oriol, président de la cour d'appel de Lyon | *Octobre 2001 à janvier 2002* |
| Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise | 22/08/2001 | Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement | 19/09/2001 Décision de joindre le débat public sur le projet ferroviaire au débat public déjà arrêté sur le contournement autoroutier, et de confier l'organisation de ce débat conjoint à la CPDP déjà constituée sous la présidence d'André Oriol | |
| Extension du port de Nice | 05/01/2001 | Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement | 23/03/2001 Organisation d'un débat public Président : Paul Vialatte, président de chambre à la cour d'appel de Lyon, membre de la CNDP | *Novembre 2001 à février 2002* |



# La CNDP depuis 2002 :
## le principe de participation élargi

### Les origines de la réforme

Le constat du caractère souvent trop tardif de la consultation du public et du monopole de l'État dans l'appréciation de la notion d'intérêt général des grands projets d'aménagement a conduit le Premier ministre, en 1998, à saisir le Conseil d'État d'une demande de rapport visant à l'amélioration des conditions de définition de l'utilité publique des grands projets d'aménagement et d'équipement.
Le rapport Questiaux remis au gouvernement à la fin de l'année 1999 insistait sur divers points : la nécessaire redéfinition de la place de l'utilité publique et des conditions de l'appréciation de l'intérêt général, l'importance d'informer et de consulter le public non seulement en amont mais aussi tout au long du processus de décision, enfin l'opportunité d'une évolution de la Commission nationale du débat public vers une instance indépendante, garante du bon déroulement du débat public. La mise en œuvre de cette réforme ne pouvait passer que par des modifications à caractère législatif.
Par ailleurs, la Convention signée à Aarhus (Danemark) le 25 juin 1998 et portant sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée non seulement par la France mais aussi par la Communauté européenne et les 39 autres États membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, a entraîné pour la France des adaptations législatives. En effet, la France était non seulement tenue de mettre en place les instruments juridiques et administratifs garantissant l'application de cette Convention, mais aussi de respecter les engagements prévus et plus particulièrement son article 6 qui impose à l'État de : « *prévoir des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public […] et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement* » (art. 6, §3) ; elle devait aussi faire en sorte que « *la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles* » (art. 6, §4) ; enfin, elle avait pour mission de s'assurer que « *les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération* » (art. 6, §8).
La participation du public existait jusqu'alors en droit français dans le cadre de la procédure de l'enquête publique (loi n° 83-630 du 12 juillet 1983) et de celle du débat public (loi n° 95-101 du 2 février 1995), mais elle avait une portée plus limitée que les dispositions prévues par la Convention d'Aarhus.
Afin d'anticiper sur les nouvelles attributions de la CNDP, le gouvernement demandait par sa lettre de mission à Monsieur Pierre Zémor, alors président de la Commission nationale du débat public, d'expérimenter l'élargissement du champ d'application du débat public et la diversification des modes d'intervention de la CNDP. Dans cet esprit, plusieurs dossiers furent soumis à des procédures nouvelles et expérimentales : le débat « recommandé » au

> ***« La participation du public existait jusqu'alors en droit français dans le cadre de la procédure de l'enquête publique et celle du débat public, mais elle avait une portée plus limitée. »***

Commissariat à l'énergie atomique (CEA) pour le projet de conditionnement et d'entreposage de déchets radioactifs à Cadarache (CEDRA ; 2001) ; la préconisation, auprès du préfet des Pyrénées-Atlantiques, d'un débat local sur l'injection d'effluents dans le Crétacé 4000 de Lacq (2001) ; la mission confiée personnellement au Président de la CNDP, Monsieur Pierre Zémor, de la démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (DUCSAI) dans le bassin parisien (2001) ; la concertation recommandée à RTE pour le projet de ligne THT dans le Quercy blanc (2002).

## RÉCAPITULATIF DES TEXTES PORTANT SUR LE PRINCIPE DE PARTICIPATION

### TEXTES NATIONAUX

- **Loi** L.83-630 du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- **Protocole** État-EDF du 25 août 1992 relatif à l'insertion des réseaux électriques dans l'environnement.
- **Circulaire** du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, dite circulaire Bianco.
- **Circulaire** du 14 janvier 1993, relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques, dite circulaire Billardon.
- **Loi** L.95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- **Décret d'application** n° 96-388 du 10 mai 1996.
- **Charte** de la concertation du ministère de l'Environnement du 10 juillet 1996.
- **Loi** L.2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.
- **Décret** n° 2002-2175 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.
- **Loi** L.2002-285 du 28 février 2002 autorisant l'approbation de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.
- **Circulaire** du 9 septembre 2002, relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité, dite circulaire Fontaine.

### TEXTES INTERNATIONAUX

- **Directive** 85/337/CEE du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
- **Directive** 90/313/CEE du 7 juin 1990, concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement.
- **Déclaration** de Rio sur l'environnement et le développement durable, adoptée le 10 juin 1992.
- **Directive** 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
- **Convention** sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement du 25 juin 1998, dite Convention d'Aarhus.
- **Directive** 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003, prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement.

## Les changements apportés par la loi relative à la démocratie de proximité

L'article 134 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité annonce d'abord le changement par une définition plus large du principe de participation. Conformément aux dispositions de la Convention d'Aarhus[1], la loi relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire » (articles L.121-1 à L.121-15 du Code de l'environnement). Les observations du rapport du Conseil d'État concernant la mise en place d'une véritable instance indépendante garante du débat public, sont également largement prises en compte.

La loi du 27 février 2002 modifie le statut, diversifie et renforce les attributions de la Commission nationale du débat public et réforme la procédure :

• La Commission nationale est érigée en Autorité Administrative Indépendante (AAI) ;

• Ses attributions sont élargies :

– à sa compétence en matière de débat public sur les projets d'aménagement ou d'équipement, la loi ajoute la possibilité d'organiser un débat public sur des options générales en matière d'aménagement ou d'environnement,

– à sa nouvelle mission de veiller d'une part au

1. Convention approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 puis annexée au décret de publication du 12 septembre 2002, entrée en vigueur le 6 octobre 2002.

respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'intérêt national, et d'autre part au respect des bonnes conditions d'information du public des projets dont elle est saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux, s'ajoute la mission d'émettre avis et recommandations à caractère général ou méthodologique ;

• La procédure est substantiellement modifiée :

– en ce qui concerne les débats publics sur les projets d'équipement, la loi élargit substantiellement le dispositif. Sa compétence, qui ne portait jusqu'alors que sur les projets de l'État, des collectivités et des établissements publics, est étendue à ceux des personnes privées,

– ses conditions de saisine sont élargies. La loi prévoit, pour chacune des catégories d'opérations, deux seuils. Pour les projets situés au-dessus du seuil supérieur, la saisine est obligatoire. Pour les projets situés entre les deux seuils, le maître d'ouvrage doit rendre publiques leurs caractéristiques essentielles ; à partir de cette publication, les conditions de saisine sont très larges puisque celle-ci peut émaner du maître d'ouvrage, de dix parlementaires, d'une collectivité territorialement intéressée ou d'une association de protection de l'environnement agréée sur le plan national,

– enfin la loi diversifie les réponses que peut apporter la CNDP et donc les modalités de participation du public : elle peut considérer soit que le débat public est nécessaire – et dans ce cas, ou bien elle l'organise elle-même ou bien elle le confie au maître d'ouvrage – soit qu'il n'est pas nécessaire – et elle peut néanmoins recommander au maître d'ouvrage de mener une concertation.

## La nouvelle Commission nationale du débat public

La nouvelle Commission nationale du débat public a été installée le 7 novembre 2002 par Madame Tokia Saifi, secrétaire d'État au Développement durable. Cet acte marquait la naissance de la nouvelle Commission qui commençait aussitôt à fonctionner. Le siège de la Commission nationale est situé au 6, rue du Général-Camou dans le 7e arrondissement de Paris, dans des locaux mis à sa disposition par le ministère de l'Écologie et du Développement durable.

## Un nouveau statut

**Le statut d'Autorité Administrative Indépendante**

La loi relative à la démocratie de proximité transforme la CNDP en Autorité Administrative Indépendante.

Une Autorité Administrative Indépendante est une institution de l'État chargée, en son nom, d'assurer la régulation de secteurs considérés comme essentiels et pour lesquels le gouvernement veut éviter d'intervenir trop directement. Les AAI constituent une catégorie juridique nouvelle car, contrairement à la tradition administrative française, elles ne sont pas soumises à l'autorité hiérarchique d'un ministre, et disposent donc d'une grande autonomie et d'une certaine liberté de manœuvre. En effet, placées en dehors des structures administratives traditionnelles, elles sont totalement indépendantes des pouvoirs publics qui ne peuvent leur adresser ni ordre ni consigne ni même un simple conseil. À ce titre, les membres ne sont pas non plus révocables.

Ces AAI se répartissent entre deux catégories, celles chargées de la régulation des activités économiques et celles protégeant les droits des citoyens. C'est dans cette seconde catégorie que doit être rangée la CNDP.

**La CNDP, nouvelle AAI**

Ce nouveau statut a donc pour but d'asseoir la légitimité de l'instance qui est garante devant le public de l'impartialité, de la transparence et de la sincérité du débat public. Cette indépendance est garantie à la fois par la composition de la CNDP, par son organisation, par ses règles de procédure, et par la gestion autonome de ses moyens de fonctionnement :

• la loi confirme la composition tripartite de la Commission nationale du débat public : parlementaires et élus locaux, hauts magistrats, représentants des milieux associatifs et de la société civile ;

• placée en dehors des structures administratives, la Commission nationale n'est soumise à aucun pouvoir hiérarchique. Lorsqu'elle est saisie, la CNDP n'est plus tenue de solliciter l'avis des ministres intéressés sur le caractère d'intérêt national du projet, sur son impact socio-économique et son impact sur l'environnement, comme le précisait précédemment le décret d'application de la loi Barnier ;

*« L'indépendance de la CNDP est garantie à la fois par sa composition, par son organisation, par ses règles de procédure, et par la gestion autonome de ses moyens de fonctionnement. »*

• la CNDP dispose, de par la loi, de l'autonomie comptable et financière (ses crédits de fonctionnement ayant été rattachés au budget des services du Premier ministre en 2003, puis au budget du ministère de l'Écologie et du Développement durable depuis 2004), ainsi que de services propres.
La loi ne confère à la CNDP aucun pouvoir juridique réglementaire ou de sanction, mais elle prend des décisions, émet des avis et formule des recommandations ; la mission qui lui est ainsi confiée est celle d'une magistrature d'influence en matière de participation du public.

## Composition et organisation de la CNDP

Derrière la diversité des AAI, on note certaines constantes, notamment dans la composition de ces autorités. En effet, outre le cercle de la fonction publique traditionnelle, elles font souvent appel à des compétences ou à des « légitimités » différentes : parlementaires, membres de hautes juridictions, représentants de la société civile, etc. La CNDP en est une parfaite illustration.

### Composition de la CNDP

La Commission nationale du débat public est une instance collégiale de vingt et un membres, nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat, renouvelable une fois.
Par décret du Premier ministre du 5 septembre 2002 ont été nommés aux postes de Président et de vice-présidents :
• *Président :*
– **Yves MANSILLON**, préfet.
• *Les vice-présidents :*
– **Georges MERCADAL**, vice-président honoraire du Conseil général des Ponts et Chaussées.
– **Philippe MARZOLF.**
Outre le Président et les deux vice-présidents, par décret et arrêté du 22 octobre 2002, portant nomination à la Commission nationale du débat public, les autres membres se répartissent ainsi :
• *Un député et un sénateur nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat :*
– **Jean LASSALLE**, député des Pyrénées-Atlantiques.
– **André DULAIT**, sénateur des Deux-Sèvres.
• *Six élus locaux nommés par décret sur proposition des associations représentatives des élus concernés :*
– **Dominique LEFEBVRE**[1], maire de Cergy.
– **Claude GUILLERME**, maire de Laxou.
– **Philippe LEROY**, président du conseil général de la Moselle.
– **Mathieu KLEIN**, vice-président du conseil général de Meurthe-et-Moselle.
– **Jacques AUXIETTE**, président du conseil régional des Pays de la Loire.
– **Dominique PLANCKE**, conseiller régional du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, président de la Commission des transports.
• *Un membre du Conseil d'État, élu par l'assemblée générale du Conseil d'État :*
– **Charles GOSSELIN**, conseiller d'État honoraire.
• *Un membre de la Cour de cassation, élu par l'Assemblée générale de la Cour de cassation :*
– **François CACHELOT**, conseiller à la Cour de cassation.
• *Un membre de la Cour des comptes, élu par l'Assemblée générale de la Cour des comptes :*
– **Jean-Luc MATHIEU**, conseiller-maître à la Cour des comptes.
• *Un membre du corps des membres des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel, nommé par décret sur proposition du Conseil supérieur des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel :*
– **Paul VIALATTE**, président de chambre à la Cour administrative d'appel de Lyon.
• *Deux représentants d'associations de protection de l'environnement agréées exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'environnement :*
– **Jean-Stéphane DEVISSE**, représentant du WWF.
– **Patrick LEGRAND**, président d'honneur de France Nature Environnement (FNE).
• *Deux représentants des consommateurs et des usagers, respectivement nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé des transports :*
– **Claude LEROI**, président d'honneur des Transports logistiques de France.
– **Reine-Claude MADER-SAUSSAYE**, présidente de l'association Consommation, logement, cadre de vie.

1. Par une lettre du 26 février 2006, Monsieur Lefebvre a présenté à la Commission sa démission, afin de pouvoir participer au débat public sur le prolongement de la Francilienne. La CNDP en a pris acte à la séance du 1er mars 2006.

• *Deux personnalités qualifiées, dont l'une ayant exercé des fonctions de commissaire enquêteur, respectivement nommées par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Industrie et du ministre chargé de l'Équipement :*
– **Daniel RUEZ**, ancien président de la Compagnie des commissaires enquêteurs.
– **Jean BERGOUGNOUX**, président d'honneur de la SNCF.

Le Président et les vice-présidents exercent leurs fonctions à plein-temps et perçoivent une rémunération. Les fonctions des autres membres donnent lieu à indemnité.

L'article L.121-5 du Code de l'environnement précise que les membres de la CNDP et les membres de CPDP ne peuvent participer à l'organisation d'un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à une opération à laquelle ils sont intéressés à titre personnel ou en raison des fonctions qu'ils exercent.

**Organisation de la CNDP**

Conformément à l'article 13 du décret d'application, la Commission nationale du débat public a adopté, en sa séance du 8 janvier 2003, une délibération fixant le règlement intérieur de la CNDP, composé de dix-huit articles. Y sont précisés : dans le premier chapitre intitulé « La Commission nationale du débat public », son fonctionnement ; dans le deuxième chapitre « les Commissions particulières », les règles de fonctionnement des CPDP ; dans le troisième et dernier chapitre « Délégation de signature », les conditions dans lesquelles le président de la CNDP peut déléguer sa signature aux vice-présidents.

Le Président assure la préparation et la mise en œuvre des décisions. Selon l'article 7 du décret, il ne peut être ni président ni membre d'une CPDP, ce qui définit clairement son rôle de suivi et d'arbitrage. De plus, il assume la gestion administrative, financière et humaine de la CNDP. Le Président est ordonnateur des dépenses et a autorité sur les services.

Il soumet annuellement à la Commission nationale du débat public un projet de rapport rendant compte de l'activité de la Commission nationale, en vue de son approbation. Le règlement de la CNDP confie au Président le soin de le communiquer au gouvernement et au Parlement et de le rendre public.

Le Président forme avec les deux vice-présidents un bureau permanent, qui fonctionne collégialement. Le bureau se réunit périodiquement dans l'intervalle qui sépare deux réunions plénières de la CNDP. Le Président et les deux vice-présidents se répartissent l'instruction des dossiers de saisine, l'examen des modalités d'organisation des débats publics décidés, le suivi des débats engagés et les suites données par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet.

Les vice-présidents, en revanche, ont vocation à présider une CPDP. En plus du suivi de certains débats, des missions particulières leur sont attribuées : Monsieur Georges Mercadal a ainsi en charge les aspects méthodologiques et Monsieur Philippe Marzolf les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

La CNDP s'appuie enfin sur une équipe administrative de six personnes, dirigée par un secrétaire général, **Monsieur Jean-François Beraud,** administrateur civil.



*De gauche à droite : MM. Georges Mercadal et Philippe Marzolf, vice-présidents de la CNDP, M. Yves Mansillon, Président de la CNDP, et M. Jean-François Beraud, secrétaire général de la CNDP.*

## Les nouvelles missions de la Commission nationale du débat public

L'article L. 121-1 du Code de l'environnement, issu de la loi de 2002, confère à la CNDP plusieurs rôles et missions :

• veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées (depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique réalisée) ;

• déterminer les modalités de participation du public pour les projets dont elle est saisie ; la participation peut prendre la forme d'un débat public ;
• veiller au respect des bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle est saisie, jusqu'à la réception des équipements et travaux ;
• conseiller les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage, à leur demande, sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet, y compris si celui-ci ne remplit pas les conditions fixées par le décret du 22 octobre 2002 ;
• émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public. La CNDP est donc chargée d'élaborer progressivement une « doctrine » en matière de concertation.

En outre, l'article L.121-10 prévoit que la CNDP peut organiser un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

Outre la mission de garant de l'impartialité, de la transparence et de la sincérité du débat, et celle d'émettre des avis, de formuler des propositions ou des recommandations à caractère général, la Commission nationale du débat public a pour mission principale d'apprécier si un débat doit être organisé sur les projets dont elle régulièrement saisie.

*« La Commission nationale du débat public a pour mission principale d'apprécier si un débat doit être organisé sur les projets dont elle est régulièrement saisie. »*

## La procédure du débat public modifiée

## Des modalités de saisine étendues

Les modalités de saisine varient selon que la saisine porte sur des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national ou sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

**Saisine pour l'organisation d'un débat public sur des « projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national »**

L'article L.121-8-1 du Code de l'environnement dispose que « *la Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État* ».

Ainsi les opérations légalement concernées sont la création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de voies navigables, d'installations nucléaires, d'infrastructures aéroportuaires ou de pistes d'aérodrome, de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs, d'oléoducs, de gazoducs, de transfert d'eau de bassin fluvial, d'équipements industriels, culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques.

### › Deux types de saisine : obligation de saisine ou possibilité de saisine

**› Saisine obligatoire**

Pour un projet que ses caractéristiques situent au-dessus du seuil défini *(cf. tableau en page 22),* la saisine est obligatoire. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet doit alors adresser à la Commission nationale un dossier exposant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

**› Publication de projet et saisine éventuelle**

Les projets appartenant aux catégories définies ci-contre et dont le coût prévisionnel est d'un montant inférieur aux seuils fixés pour la saisine obligatoire mais supérieur à des seuils planchers fixés par décret en Conseil d'État *(cf. tableau en page 23),* doivent être publiés et peuvent faire l'objet d'une saisine de la CNDP.

Si la CNDP a été saisie, elle en informe le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet qui, dans un délai d'un mois, adresse à la CNDP un dossier relatif au projet.

### › Les auteurs de la saisine

Pour les projets obligatoirement soumis au débat public, la saisine de la CNDP appartient au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet.

Pour les projets publiés, la loi a considérablement

accru le nombre des instances susceptibles de saisir la CNDP. Selon les termes de la loi, celle-ci peut en effet être saisie, dans un délai de deux mois maximum à compter du moment où le projet est rendu public par le maître d'ouvrage, par :
• le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet et par dix parlementaires ;
• un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressé ;
• une association agréée de protection de l'environnement.

Comme les précédents rapports annuels l'avaient signalé, la loi présente une certaine ambiguïté au regard de la saisine par dix parlementaires. Selon une lecture littérale de la loi, celle-ci ne serait possible que jointe à une saisine du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet. L'esprit de la loi est, semble-t-il, tout autre : comme cela a déjà été souligné l'an dernier, il semblerait alors judicieux de modifier l'article L.121-8 pour qu'il soit clair que dix parlementaires sont autorisés à saisir seuls la CNDP.

**Saisines pour l'organisation d'un débat public sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement**

Innovation de la loi du 27 février 2002, l'article L.121-10 précise également que la Commission nationale du débat public peut être saisie *« en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement »*.
Le ministre chargé de l'environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peuvent saisir la CNDP en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement (article L.121-10).

## Un champ d'application élargi

Deux articles de la loi définissent les critères en fonction desquels la CNDP apprécie si le projet doit ou non faire l'objet d'un débat public :
• L'article L121-1 définit les projets qui relèvent de sa compétence : *« projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national…, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire »*.
• L'article L.121-9-I indique que *« la Commission nationale apprécie pour chaque projet si le débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire »*.

Même si la rédaction est légèrement différente, le principe apparaît clairement puisque la loi énumère les critères de façon cumulative et non alternative : un projet fait l'objet d'un débat public s'il est d'intérêt national et s'il comporte de forts enjeux socio-économiques ou a un fort impact sur l'environnement ou le territoire. Malgré cette clarté, son application peut s'avérer délicate, en particulier en ce qui concerne le premier critère de l'intérêt national.

En effet, en qui concerne la notion d'intérêt national d'un projet, la loi n'en contient aucune définition. Il faut donc se livrer à une appréciation au cas par cas. Parfois, il est possible de s'attacher à un critère formel : une route nationale ou une autoroute qui appartiennent au réseau routier national, une ligne à très grande vitesse qui appartient au réseau ferré national, sont d'intérêt national. Dans les autres cas, la CNDP procède à un examen au fond pour évaluer l'existence d'un intérêt national :
• s'il est linéaire et qu'il dépasse les limites d'un

« Un projet fait l'objet d'un débat public s'il est d'intérêt national et s'il comporte de forts enjeux socio-économiques ou a un fort impact sur l'environnement ou le territoire. »

EXCLUSION DES DOCUMENTS D'URBANISME

**Article L121-2 :** La loi exclut du champ du débat public :
• les documents d'urbanisme : plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale et cartes communales ;
• les opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme.
Ces documents ou opérations sont soumis à la procédure de concertation de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

## //TABLEAU/3/ SAISINES OBLIGATOIRES DE LA CNDP

| CATÉGORIES D'OPÉRATIONS | SEUILS ET CRITÈRES |
|---|---|
| a) Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées<br>b) Élargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées<br>c) Création de lignes ferroviaires<br>d) Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants | Coût du projet supérieur à 300 M€ ou longueur du projet supérieure à 40 km |
| Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes | Aérodrome de catégorie A et coût du projet supérieur à 100 M€ |
| Création ou extension d'infrastructures portuaires | Coût du projet supérieur à 150 M€ ou superficie du projet supérieure à 200 ha |
| Création de lignes électriques | Lignes de tension supérieure ou égale à 400 kV et d'une longueur supérieure à 10 km |
| Création de gazoducs | Gazoducs de diamètre supérieur ou égal à 600 mm et de longueur supérieure à 200 km |
| Création d'oléoducs | Oléoducs de diamètre supérieur ou égal à 500 mm et de longueur supérieure à 200 km |
| Création d'une installation nucléaire de base | Nouveau site de production nucléaire – Nouveau site hors production électronucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 300 M€ |
| Création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs | Volume supérieur à 20 millions de mètres cubes |
| Transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables) | Débit supérieur ou égal à un mètre cube par seconde |
| Équipements culturels, sportifs, scientifiques, touristiques | Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€ |
| Équipements industriels | Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€ |

## //TABLEAU/4/ PUBLICATION DE PROJET ET SAISINE ÉVENTUELLE

| CATÉGORIES D'OPÉRATIONS | SEUILS ET CRITÈRES |
|---|---|
| a) Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées<br>b) Élargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées<br>c) Création de lignes ferroviaires<br>d) Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants | 150 M€ < coût du projet < 300 M€<br>ou 20 km < longueur du projet < 40 km |
| Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes | Aérodrome de catégorie A et 35 M€ < coût du projet < 100 M€ |
| Création ou extension d'infrastructures portuaires | 75 M€ < coût du projet < 150 M€ ou 100 ha < superficie du projet < 200 ha |
| Création de lignes électriques | 200 kV < ou = Lignes de tension < ou = 400 kV<br>et 15 km < longueur < 10 km |
| Création de gazoducs | 600 mm < ou = gazoducs de diamètre < ou = 600 mm<br>100 km < longueur < 200 km |
| Création d'oléoducs | 500 mm < ou = Oléoducs de diamètre < ou = 500 mm<br>100 km < longueur < 200 km |
| Création d'une installation nucléaire de base | Nouveau site de production nucléaire – Nouveau site hors production électronucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 150 M€ |
| Création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs | 10 millions de mètres cubes < volume < 20 millions de mètres cubes |
| Transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables) | Un demi-mètre cube/s < débit < Un mètre cube/s |
| Équipements culturels, sportifs, scientifiques, touristiques | 150 M€ < coût des bâtiments et infrastructures < 300 M€ |
| Équipements industriels | 150 M€ < coût des bâtiments et infrastructures < 300 M€ |

département ou d'une région et qu'il a pour but d'assurer des échanges entre régions (*a fortiori* des échanges internationaux), ou si du moins il constitue une portion significative d'un axe présentant de telles caractéristiques ;
• s'il est ponctuel et qu'il a pour but de répondre, seul ou comme élément d'un ensemble, à des besoins qui ne soient pas seulement locaux, mais qui soient bien ceux d'une partie du pays, voire de tout le pays.

À l'inverse, un projet dont l'inscription sur le territoire reste cantonnée aux limites d'une commune, d'un département, voire d'une région, et qui ne répond qu'aux besoins de la population concernée, sera considéré par la CNDP comme un projet d'intérêt local.
Il faut cependant souligner que l'intérêt, national ou local, n'est pas apprécié *in abstracto* et indépendamment des enjeux et des impacts du projet. En effet, la CNDP opère souvent une sorte de bilan global, dans lequel l'absence ou la faiblesse d'un des critères peut être compensée par le poids d'un autre, par exemple si l'impact ou les enjeux du projet sont exceptionnellement importants, *a fortiori* s'ils ont un caractère unique sur l'ensemble du territoire français, ou si son aspect expérimental en fait un exemple de portée nationale.

*« L'intérêt, national ou local, n'est pas apprécié in abstracto et indépendamment des enjeux et des impacts du projet. La CNDP opère souvent une sorte de bilan global, dans lequel l'absence ou la faiblesse d'un des critères peut être compensée par le poids d'un autre. »*

La Commission nationale établira ensuite un lien entre cette analyse et la réponse qu'elle apportera à la saisine : à l'éventail qui va de « intérêt national évident + forts enjeux » à « intérêt purement local + enjeux faibles » correspondra, de façon souple naturellement, le dégradé des solutions maintenant prévues par la loi : débat public (organisé par la CNDP ou confié au maître d'ouvrage), concertation recommandée, pas de débat public.

Cependant la Commission a introduit de son propre chef deux autres critères.
Pour des projets dont l'intérêt national est incontestable, tout autant que leurs enjeux et leurs impacts, la CNDP prend aussi en compte « l'état d'avancement du projet », c'est-à-dire le fait que les grandes options aient déjà été tranchées et les caractéristiques essentielles déjà fixées ; dans ce cas, elle considère que le débat public n'est pas utile et recommande simplement la poursuite de la concertation. Elle réserve ainsi le débat public à des cas où il peut effectivement jouer pleinement son rôle en permettant d'aborder tous les aspects d'un projet, à commencer par l'opportunité de sa réalisation ; elle manifeste aussi son souci de ne pas « faire de la procédure pour de la procédure ».
La Commission, par ailleurs, prend en compte « l'importance de la participation du public ». Ainsi même si le projet est déjà avancé, elle estimera qu'un débat public est nécessaire si la concertation antérieure n'a concerné que des corps intermédiaires et n'a pas été suffisamment ouverte à la population elle-même ; elle joue ainsi son rôle de garant de la participation.

## Les suites données à la saisine

**Une relative liberté dans les réponses apportées**

La Commission nationale établit un lien entre l'analyse des critères relevés précédemment et la réponse qu'elle apporte à la saisine.

Lorsque la CNDP est saisie, elle a en effet le choix entre plusieurs réponses.
• Soit la CNDP décide d'organiser un débat public. Elle peut alors choisir entre deux options :
– **organiser elle-même le débat public** et, dans ce cas, elle en confie l'animation à une commission particulière du débat public qu'elle constitue ;
– **confier l'organisation du débat public au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet,** en définissant les modalités de participation du public et en veillant à son bon déroulement.

• Soit la CNDP ne juge pas utile d'organiser un débat public. Elle peut alors :
– **recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable d'organiser une concertation.** Le rôle de la CNDP consiste alors à proposer les modalités de concertation au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, qui sont tenus, selon les termes de la loi, d'informer la CNDP des différentes phases de mise en œuvre du processus de participation et de lui en transmettre le compte-rendu ;
– **ou considérer que le projet ne justifie pas d'autres concertations que celles déjà effectuées.**

**Une procédure encadrée par la loi**

Lorsque la Commission nationale du débat public reçoit la lettre de saisine, accompagnée d'un dossier technique d'une trentaine de pages, dénommé « dossier de saisine », elle examine dans un **délai maximal de deux mois,** en réunion plénière, la recevabilité de la saisine selon les critères exposés ci-dessus et décide de la suite à lui donner, en motivant sa décision.

Cette décision est ensuite publiée au *Journal officiel,* et notifiée au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, aux ministres concernés, aux préfets de la ou des régions concernées, aux principales collectivités intéressées, et, le cas échéant, à l'auteur de la saisine. En l'absence de décision à l'issue de ce délai, la CNDP est réputée avoir renoncé à organiser un débat public.

Si la CNDP a pris la décision d'organiser un débat public, elle désigne, dans un délai de **4 semaines** à compter de celle-ci, un président de commission particulière du débat public. Celui-ci est chargé de l'animation du débat public et propose par la suite à la CNDP la désignation de membres présentant les qualités susceptibles de garantir l'impartialité et l'équilibre des débats. Ces décisions sont rendues publiques, et le président en informe les auteurs de la saisine, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet, les ministres et préfets intéressés.

Dans un délai de **6 mois** à compter de la date de publication de la décision, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet propose à la CNDP un dossier en vue du débat public ; ce dossier à destination du public est constitué suivant les indications de la CNDP. Celle-ci, ayant entendu l'avis du président de la commission particulière, peut demander les compléments ou les modifications qu'elle juge nécessaires.

Lorsqu'elle juge le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat, elle en accuse réception.

Dans un délai de **2 mois** à compter de cette réception, la CNDP doit fixer le calendrier et le programme du débat public, sur proposition du président de CPDP ; sans quoi elle est réputée avoir renoncé à organiser le débat public. Le président rend publique et communique aux auteurs de la saisine, au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, aux ministres et préfets intéressés, la date à laquelle commencera le débat public ; il en sera de même pour la décision relative à son éventuelle prolongation. Le débat public, qui ne peut excéder **4 mois**, peut en effet, de façon exceptionnelle, être **prolongé de 2 mois** par décision motivée de la CNDP.

Le président confie aux préfets le soin de diffuser la décision de la CNDP auprès de toutes les collectivités concernées.

Dans un délai de **2 mois** à compter de la date de clôture du débat public, le président de la CPDP établit un compte-rendu du débat public, et le Président de la CNDP en dresse le bilan. La loi distingue ces documents : le compte-rendu est essentiellement factuel ; il décrit l'organisation du débat, son déroulement, le contenu des discussions et des échanges. Le bilan est plus synthétique : il porte une appréciation sur le déroulement et les enseignements du débat public qui s'est déroulé.

Le compte-rendu et le bilan sont rendus publics et sont également envoyés à tous les acteurs et participants du débat qui en feront la demande ; ils seront ultérieurement joints au dossier d'enquête publique.

Enfin, dans les **3 mois** qui suivent la publication de ces documents (nouveauté introduite par la loi de 2002), le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet doit rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet : il doit dire s'il maintient son projet, s'il le modifie ou s'il le suspend. Même si la loi ne le dit pas expressément, il est opportun – et il serait conforme aux dispositions de la Convention d'Aarhus (article 6, §8) – qu'il explicite, au regard des positions et des arguments exprimés dans le cadre du débat public, les raisons qui le conduisent à prendre telle ou telle décision. Depuis la mise en application de ces nouvelles dispositions, la CNDP observe d'ailleurs que, comme elle les y invite, les maîtres d'ouvrage motivent de plus en plus leur décision.

## La réouverture de la procédure ?

Un projet qui a fait l'objet d'un débat public peut-il motiver une nouvelle saisine et donc un éventuel nouveau débat ?

Cette question qui peut paraître théorique a fait l'objet cette année d'un examen concret.

L'article L 121-12 du Code de l'environnement dispose qu' *« en ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8 (c'est-à-dire ceux qui doivent pouvoir faire l'objet d'un débat public), l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates »*. L'article continue ainsi : *« au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles »*.

***« La procédure de réouverture du débat public pour un projet ayant déjà fait l'objet d'une saisine de la Commission et d'un débat public, est très strictement encadrée aussi bien du point de vue de son champ d'application que dans son critère d'appréciation. »***

### • Le dispositif légal : une possibilité encadrée

La procédure de réouverture du débat public pour un projet ayant déjà fait l'objet d'une saisine de la Commission et d'un débat public, est ainsi très strictement encadrée aussi bien du point de vue de son champ d'application que dans son critère d'appréciation.

Deux conditions sont posées pour que la saisine soit recevable :

– il doit s'agir d'un projet relevant de l'article L 121-8 du Code de l'environnement ayant déjà donné lieu à un débat public ;

– 5 ans minimum doivent s'être écoulés après les dates de publication du bilan ou de forclusion du délai imparti au Président de la CNDP pour le faire sans que l'ouverture de l'enquête publique n'ait été décidée.

L'article L 121-12 impose à la Commission nationale un seul critère d'appréciation : il faut que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet aient subi des modifications substantielles.

La réouverture du débat sur le projet de l'A32 constitue la première application de l'article L 121-12 du Code de l'environnement depuis 2002.

### • La stricte application du texte

Le 20 octobre 1996, la CNDP avait été saisie par 23 parlementaires dans le cadre de la procédure de débat public mise en place par la loi du 2 février 1995. Installée seulement le 1er septembre 1997, la CNDP déclarait dès le 4 septembre 1997 la demande recevable. Un peu plus d'un an plus tard, par une nouvelle décision, la CNDP approuvait le calendrier du débat qui devait se dérouler du 3 mars au 3 juillet 1999. Le bilan du Président de la CNDP fut rendu public en octobre 1999.

Aucune enquête publique n'ayant été diligentée depuis lors, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer saisit[1] la CNDP de ce même projet, conformément aux termes de l'article L121-12 du Code de l'environnement.

Il faut noter que la CNDP fut préalablement saisie pour relancer ce débat par dix parlementaires mais la saisine fut jugée irrecevable. En effet, eu égard aux caractéristiques du projet, elle devait être le fait du maître d'ouvrage, car dans le cadre de la réouverture d'une procédure, les critères de saisine sont les mêmes que pour une première saisine dans le cadre de la loi en vigueur, c'est-à-dire celle de 2002. C'est alors qu'intervint la saisine du ministre des Transports. Sans contester la recevabilité de la demande, cette fois, la CNDP, après avoir considéré *« que les motivations du projet, telles que décrites par le dossier de saisine, restaient celles qui justifiaient le projet soumis au débat public […] »* et *« que les objectifs du projet restaient également les mêmes […] »*, décida le 7 septembre 2005 de ne pas donner suite à cette saisine jugeant que les *« les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'avaient pas connu de modifications substantielles »* et que *« le parti d'aménagement décrit par le dossier, se constituait dans ses différentes sections par des fuseaux ou portions de fuseau qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public de 1999 »*.

Cette décision fait actuellement l'objet de recours au fond devant le Conseil d'État. En effet, Monsieur Masson et Madame Marie-Jo Zimmerman, ainsi que l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV), et enfin plus récemment Monsieur et Madame Baratelli, ont déposé des recours devant le Conseil d'État. Par ailleurs, deux référés-suspensions sur ce sujet ont été déposés, l'un par les deux premiers requérants et l'autre par l'ATPCV. Dans son ordon-

1. Saisine du 29 juillet 2005.

## //TABLEAU/5/ ORGANISATION D'UN DÉBAT PUBLIC : PROCÉDURES ET DÉLAIS MAXIMAUX

| | | |
|---|---|---|
| Projet supérieur au seuil haut ▼ | Projet compris entre les seuils bas et hauts. Publication des objectifs et caractéristiques essentielles ▼ | Saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable, et du ministre concerné, pour l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement du territoire ▼ |
| Saisine obligatoire du maître d'ouvrage | Saisine facultative, possible dans les deux mois par le maître d'ouvrage et dix parlementaires, par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal, un EPCI ou une association agréée | |
| Dossier du projet présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet | | |
| Dossier adressé obligatoirement par le maître d'ouvrage | Dossier adressé par le maître d'ouvrage sur demande de la CNDP, en cas de saisine | |

**Décision motivée de la CNDP dans les deux mois :**
1. Organisation d'un débat public par la CNDP ; constitution d'une CPDP, chargée de l'organisation et de l'animation du débat public ;
2. Organisation du débat public par le maître d'ouvrage ; la CNDP définit les modalités d'organisation et veille à son bon déroulement ;
3. Recommandation au maître d'ouvrage d'une concertation selon les modalités que la CNDP propose ;
4. Pas d'organisation de débat public

Organisation d'un débat public par la CNDP, et constitution d'une CPDP

Après la décision d'organiser un débat public par la CNDP, désignation dans les quatre semaines du président de la CPDP, puis de ses membres

Préparation dans les six mois du dossier soumis à débat public suivant les indications de la CNDP, qui en accuse réception lorsqu'elle le juge suffisamment complet pour être soumis au débat public

**Déroulement du débat public** (quatre mois maximum)

Prolongation éventuelle du débat public de deux mois, sur décision motivée de la CNDP

Publication, dans les deux mois suivant la clôture du débat public, du compte-rendu du débat, élaboré par le président de CPDP, et du bilan du débat dressé par le Président de la CNDP

**Suite donnée à la procédure du débat**
- Décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet par le maître d'ouvrage, dans les trois mois suivant la publication du bilan de la CNDP, par un acte publié et transmis à la CNDP, en présentant, le cas échéant, les modifications apportées au projet
- Ouverture de l'enquête publique dans les 5 ans suivant soit la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit la date de publication du bilan soit à l'expiration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication
- Si l'enquête publique n'a pas été diligentée dans ce délai et si des changements de circonstances ou de faits sont intervenus, la CNDP doit être ressaisie

nance du 10 mars 2006, le Conseil d'État a rejeté conjointement ces deux requêtes estimant que l'urgence de suspendre la décision de la Commission nationale du débat public n'était pas caractérisée.

## Les objectifs du débat public aujourd'hui

Le débat public, comme le définit la loi, est une étape dans le processus décisionnel qui s'inscrit en amont du processus d'élaboration d'un projet, portant à la fois sur son opportunité, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques principales, lorsque toutes les options sont encore possibles, comme le préconise la Convention d'Aarhus. Forme institutionnalisée de concertation, le débat public n'est pas réservé aux corps intermédiaires comme dans une concertation administrative traditionnelle, mais ouvert à l'ensemble de la population.

**Le débat public a trois objectifs et une finalité :**
Les trois objectifs :

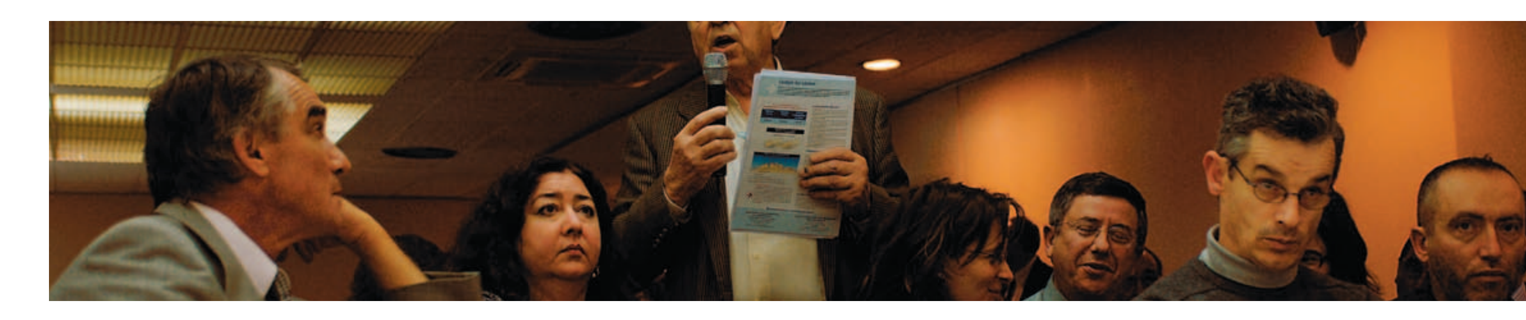
• **Informer le public sur le projet soumis au débat public,** sur ses enjeux, ses aspects techniques, ses impacts, de façon objective, complète et accessible à tous ; c'est le but du dossier du débat, diffusé sous différentes formes (documents papier, site Internet) et expliqué à différentes occasions (réunions publiques, permanences, etc.). Le souci de la Commission est que cette information soit complète : dans un débat public, aucune question ne peut être interdite ; chacun a le droit d'obtenir des réponses précises et claires et, si celles-ci sont incomplètes, d'en connaître la raison ; c'est ainsi que le débat public sur l'EPR a permis, dans le respect des textes sur le secret de la défense nationale, d'aborder les questions de sécurité, qui sont évidemment d'un intérêt majeur pour le public ;

• **Permettre à ce public de s'exprimer sur le projet ;** il a le droit de poser des questions et le droit d'obtenir des réponses, il peut formuler des observations, des critiques, des suggestions sur tous les aspects du projet : son opportunité d'abord, sa conception, ses caractéristiques, ses conséquences. La Commission a toujours permis l'expression la plus libre des participants au débat mais ne peut pas accepter que la participation de certains se fasse sous conditions de modification de l'organisation du débat, qui reste de sa seule responsabilité ;

• **Éclairer le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet ;** le débat public, on le rappelle, n'est pas le lieu de la décision ni même de la négociation. Il est un temps d'ouverture et de dialogue dans le processus de décision ; un temps riche d'opinions et de positions diverses dans lequel le public, par son « expertise d'usage », peut apporter des points de vue nouveaux qui constitueront autant d'éléments de réflexion pour le maître d'ouvrage et l'aideront à préparer sa future décision. Le compte-rendu et le bilan du débat, pas plus qu'ils ne doivent prendre position sur le fond du projet, ne doivent dégager artificiellement une solution : ils doivent restituer aussi complètement, aussi fidèlement que possible, les points de vue exprimés pendant le débat et surtout les arguments qui les fondent, dans leur diversité et dans leur richesse. Ainsi, à la clôture du débat public, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet doit pouvoir extraire les enseignements du débat, identifier les acteurs concernés à associer à la suite de la démarche de concertation, et mettre en évidence les éléments clés permettant soit de refonder le projet et de mieux cerner les conditions de sa réussite, soit de le suspendre, voire de l'abandonner. La loi oblige par ailleurs le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet à rendre publique dans un délai de trois mois la décision qu'il prend sur la suite à donner au projet. Il faut que cette décision soit motivée, et qu'elle le soit par référence précisément à ce qu'a été le contenu du débat public ; c'est ce qui est rappelé chaque fois aux maîtres d'ouvrage qui le font de mieux en mieux. C'est très important car c'est ainsi que l'on montre aux participants qu'ils ont été écoutés, que le débat public a été utile.

La finalité :

**Démocratiser, légitimer la décision finale** qui ne sera pas nécessairement acceptée par tous mais qui sera rendue acceptable parce que tous auront pu s'exprimer et être entendus. Au travers des diverses formes de participation du public, la mise en cause de la CPDP est possible : il doit rester clair que son rôle légalement défini est d'organiser le débat et de faciliter l'expression des opinions sans jamais prendre parti sur le fond du projet. À cette fin, une Charte éthique et déontologique des CPDP a été adoptée par la Commission nationale : elle concerne les engagements des membres en faveur du débat, leur indépendance, leur devoir de neutralité et de réserve. Ces règles, regroupées dans un document, sont soumises aux membres des commissions particulières qui s'engagent à les respecter.



# Panorama de l'activité
## de la Commission nationale : novembre 2002-avril 2006

De novembre 2002 à avril 2006, la CNDP a décidé l'organisation de vingt-six débats : vingt-deux organisés par la CNDP, et quatre conduits par les maîtres d'ouvrage. Deux des vingt débats publics animés par des CPDP sont encore en phase de préparation et l'on peut présumer que la plupart d'entre eux se dérouleront durant l'année 2006.
Onze concertations ont été recommandées aux maîtres d'ouvrage, dont trois sont closes.
Huit saisines n'ont donné lieu ni à débat public ni à concertation recommandée.
Trois saisines n'ont pas été jugées recevables.

### Une activité accrue et plus concentrée en 2005 *(cf. tableaux 6 et 7)*

Une analyse rapide du premier tableau montre que l'activité s'est intensifiée en 2005. En effet, pour cinq « débats CPDP[1] » décidés en 2003 et six « débats CPDP » décidés l'année dernière, il y en a neuf cette année.
Aucun débat public n'a été confié à un maître d'ouvrage en 2005 alors que deux débats en 2003 et un débat en 2004 l'avaient été.
En 2005, l'activité s'est trouvée plus concentrée aussi bien dans les formes qu'elle prend, dans les thématiques des projets, que dans la géographie des opérations.
Dans les formes prises par l'activité de la CNDP, les projets décidés en 2005 ont en effet concerné exclusivement des « débats CPDP ».
Dans les types de projets, on observe une tendance similaire. En effet, deux projets décidés en 2005 (« réacteur type EPR », « ligne THT « Cotentin-Maine ») et un projet repris en 2005 (« Iter en Provence ») concernent la problématique du nucléaire. S'ajoute à ces débats publics celui commandé conjointement par le ministre de l'Écologie et du Développement durable et par le ministre délégué à l'industrie sur « la gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue ».
Par ailleurs, trois des sept autres projets décidés cette année concernent exclusivement des aménagements routiers (contournement d'agglomération, prolongement d'autoroute, etc.). S'ajoute à ces débats celui demandé conjointement par le ministre de l'Écologie et du Développement durable et par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.
Enfin, quatre des neuf débats décidés en 2005 concernent des opérations en Région parisienne (« projet autoroutier de la Francilienne », « prolongement de l'A 12 », « dénivellation et couverture de la RN 13 » et « extension du tramway des Maréchaux »).
Cette concentration géographique ne doit pas

1. Débat public animé par une Commission particulière du débat public.

//TABLEAU/6/ DÉBATS PUBLICS : NOVEMBRE 2002 À AVRIL 2006

| SUITE DONNÉE | NOM DU PROJET | DATE DE LA SAISINE | DATE DE LA DÉCISION DE LA CNDP |
|---|---|---|---|
| Projets pour lesquels a été décidé un débat public conduit par une commission particulière du débat public | Développement portuaire de Bastia | 03/03/2006 | 05/04/2006 |
| | LGV Bordeaux Espagne | 01/12/2005 | 07/12/2005 |
| | LGV Poitiers Limoges | 18/10/2005 | 07/12/2005 |
| | Projet autoroutier de la Francilienne | 06/06/2005 | 06/07/2005 |
| | Prolongement de l'A 12 | 06/06/2005 | 06/07/2005 |
| | Extension du tramway des Maréchaux | 18/04/2005 | 11/05/2005 |
| | Ligne THT « Cotentin-Maine » | 01/02/2005 | 02/03/2005 |
| | Dénivellation et couverture de la RN 13 | 30/12/2004 | 02/02/2005 |
| | Contournement routier de Nice | 19/11/2004 | 05/01/2005 |
| | Réacteur type EPR | 04/11/2004 | 01/12/2004 |
| | Contournement est de Rouen | 17/09/2004 | 03/11/2004 |
| | LGV Bordeaux-Toulouse | 22/07/2004 | 08/09/2004 |
| | Liaison routière Grenoble-Sisteron | 06/05/2004 | 02/06/2004 |
| | LGV PACA | 08/04/2004 | 05/05/2004 |
| | Fos 2XL | 04/12/2003 | 04/02/2004 |
| | Iter en Provence | 05/05/2003 | 02/07/2003 |
| | CDG-Express | 12/12/2002 | 08/01/2003 |
| | Réservoir de soutien d'étiage à Charlas | 06/08/1997 | 14/05/2001, confirmée le 07/11/2002 |
| | Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique | 03/03/2003 | 02/04/2003 |
| | Contournement autoroutier de Bordeaux | 30/01/2003 | 05/03/2003 |
| | Lignes électriques à THT entre la France et l'Espagne | 28/11/2001 | 14/02/2002, confirmée le 07/11/2002 |
| | Aéroport de Nantes / Notre-Dame-des-Landes | 17/01/2001 | 09/07/2001, confirmée le 07/11/2002 |
| | Ligne électrique à THT entre Lyon et Chambéry | 30/08/2001 | 17/09/2001 |
| Projets pour lesquels a été décidé un débat public confié au maître d'ouvrage | Georges Besse II | 09/04/2004 | 05/05/2004 |
| | La Réunion | 12/11/2003 | 03/12/2003 |
| | Aménagement routier Caen-Flers | 04/08/2003 | 08/10/2003 |

Les projets sont classés dans un ordre chronologique décroissant de date d'ouverture (du plus récent au plus ancien).
Les colonnes marquées d'une croix correspondent à des débats en préparation ou en cours.

| DATE DU DÉBAT PUBLIC | DATE DE PUBLICATION DU COMPTE-RENDU ET DU BILAN | DATE DE PUBLICATION DE LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE |
|---|---|---|
| X | X | X |
| X | X | X |
| X | X | X |
| 08/03/2006 au 08/07/2006 | X | X |
| 03/03/2006 au 17/06/2006 | X | X |
| 30/01/2006 au 15/05/2006 | X | X |
| 24/10/2005 au 23/02/2006 | 20/04/2006 | 19/05/2006 |
| 22/02/2006 au 30/05/2006 | X | X |
| 04/11/2005 au 28/02/2006 | 26/04/2006 | X |
| 19/10/2005 au 18/02/2006 | 14/04/2006 | 04/05/2006 |
| 09/06/2005 au 07/07/2005 et 05 :09/2005 au 09/11/2005 | Bilan: 16/11/2005 Compte-rendu : 28/11/2005 | 02/03/2006 |
| 08/06/2005 au 14/07/2005 et 01/09/2005 au 25/11/2005 | 18/01/2006 | 13/04/2006 |
| 07/06/2005 au 26/07/2005 et 23/08/2005 au 20/10/2005 | 07/12/2005 | 16/03/2006 |
| 21/02/2005 au 08/07/2005 | 08/09/2005 | 08/09/2005 |
| 15/04/2004 au 25/06/2004 | 20/07/2004 | 24/09/2004 |
| suspension activité CPDP 07/07/2004 — débat : 16/01/2006 au 06/05/2006 | X | X |
| 25/08/2003 au 15/12/2003 | 13/02/2004 | 13/05/2004 |
| 08/09/2003 au 19/12/2003 | 19/02/2004 | 23/06/2004 |
| 29/09/2003 au 20/01/2004 | 19/03/2004 | 17/06/2004 |
| 15/09/2003 au 15/01/2004 | 08/03/2004 | 14/05/2004 |
| 21/03/2003 au 27/06/2003 | 15/07/2003 | 09/10/2003 |
| 15/12/2002 au 28/05/2003 | 11/07/2003 | 09/10//2003 |
| 25/11/2002 au 25/03/2003 | 25/05/2003 | 27/06/2003 |
| 01/09/2004 au 22/10/2004 | 20/12/2004 | 21/02/2005 |
| 02/09/2004 au 19/11/2004 | 19/01/2005 | 27/04/2005 |
| 30/04/2004 au 2/07/2004 | 18/07/2004 | 24/09/2004 22/11/2004 |

//TABLEAU/7/ CONCERTATIONS RECOMMANDÉES : NOVEMBRE 2002 À AVRIL 2006

| SUITE DONNÉE | NOM DU PROJET | DATE DE LA SAISINE | DATE DE LA DÉCISION DE LA CNDP | COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION |
|---|---|---|---|---|
| Projets pour lesquels une concertation a été recommandée au maître d'ouvrage | Aménagement d'une liaison routière entre A1 et A15 | 22/02/2006 | 05/04/2006 | X |
| | Réacteur Jules Horowitz | 12/07/2004 | 08/09/2004 | 05/10/2005 |
| | Canal Seine-Nord | 19/05/2004 | 07/07/2004 | X |
| | Mise à 2 x 2 voies Bretagne-Anjou | 28/07/2004 et 09/08/2004 | | X |
| | Ligne ferroviaire nouvelle « Eleonor » | 10/07/2003 | 10/09/2003 | X |
| | Continuité autoroutière au droit d'Arles | 07/04/2003 | 04/06/2003 | 07/01/2004 |
| | Contournement ferroviaire de Nîmes – Montpellier | 07/04/2003 | 04/06/2003 | 07/01/2004 |
| | Ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique | 18/03/2003 | 07/05/2003 | 03/03/2004 |
| | Ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire | 08/03/2003 | 07/05/2003 | 03/03/2004 |
| | Itinéraires routiers dans le Maine-et-Loire | 07/01/2003 | 05/03/2003 | 03/11/2004 |
| | Ligne électrique à THT dans le Quercy blanc | 18/02/1999 | 29/03/2001 | 05/03/2003 |

Les colonnes marquées d'une croix correspondent à des concertations en préparation ou en cours.

occulter le fait que, depuis 1995, la quasi-totalité des régions françaises ont accueilli des débats publics et qu'ainsi la population se familiarise avec ce nouveau mode de concertation *(cf. carte des débats publics depuis 1995).*

En 2006, la CNDP a déjà décidé l'animation d'un débat public par le maître d'ouvrage et recommandé l'organisation d'une concertation. Une saisine est actuellement en cours d'examen.

## Un nombre régulier de saisines irrecevables ou sans suite *(cf. tableau 8)*

La simple constatation des chiffres montre que de ce point de vue le rythme est régulier. Trois saisines sans suite en 2005 pour deux en 2004, et une saisine irrecevable en 2005 pour une en 2004.

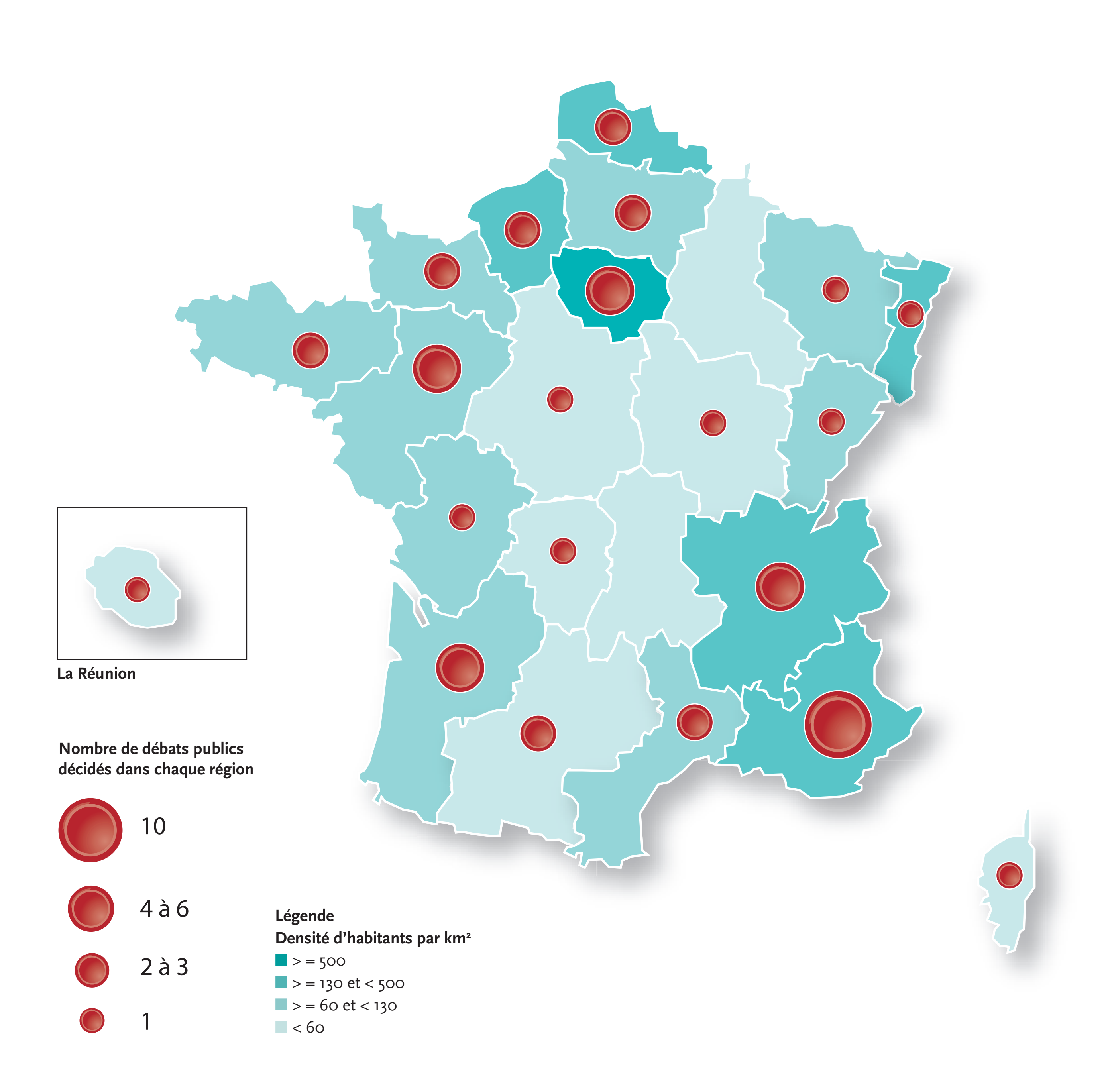
## //TABLEAU/8/ SAISINES SANS SUITE OU NON RECEVABLES : NOVEMBRE 2002 À AVRIL 2006

| SUITE DONNÉE | NOM DU PROJET | DATE DE LA SAISINE | DATE DE LA DÉCISION DE LA CNDP |
|---|---|---|---|
| Saisines sans suite | Projet A 32 | 07/09/2005 | 29/07/2005 |
| | Projet ferroviaire de tangentielle nord | 14/06/2005 | 06/07/2005 |
| | Projet d'extension du tramway de l'agglomération de Nice-Côte d'Azur | 14/06/2005 | 06/07/2005 |
| | Grand contournement ouest de Strasbourg | 16/12 /2004 | 02/02/2005 |
| | Mise à 2 x 2 voies de la RD 177 entre Rennes et Redon | 02/02/2004 | |
| | Liaison Paray-le-Monial – Roanne | 02/06/2003 | 02/07/2003 |
| | Ligne 3 du tramway de l'agglomération de Montpellier | 26/05/2003 | 02/07/2003 |
| | Nouvelles lignes de tramway à Marseille | 03/02/2003 | 02/04/2003 |
| Saisines non recevables | Port de Granville | 23/11/2005 | 07/12/2005 |
| | Projet d'autoroute A 32 | 22/04/2005 | 01/06/2005 |
| | Usine de traitement des déchets dans les Bouches-du-Rhône | 28/09/2004 | 01/12/2004 |

## CARTE DES DÉBATS ORGANISÉS DEPUIS 1995

Cette carte comprend tous les types de débats : débat public CPDP, débat public maître d'ouvrage, concertation recommandée et débat public organisé au titre des options générales. Une analyse rapide permet de remarquer que près de 80 % de la population a pu participer à l'examen de grands projets dans la région où elle vit.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est celle qui a accueilli le plus de débats publics, de toutes les formes possibles (débat public CPDP, débat public maître d'ouvrage, concertation recommandée et débat au titre des options générales).



### Aitaine

- Réservoir de Charlas
- Contournement autoroutier de Bordeaux
- LGV Bordeaux-Espagne
- LGV Bordeaux-Toulouse
- LGV Sud Europe Atlantique

### Basse-Normandie

- Aménagement de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)
- Réacteur type EPR – Flamanville 3
- Ligne THT Cotentin-Maine

### Bourgogne

- LGV Rhin-Rhône

### Bretagne

- LGV Bretagne – Pays de la Loire
- Mise à 2 x 2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou

### Centre

- LGV Sud Europe Atlantique

### Corse

- Développement portuaire de Bastia

### Haute-Normandie

- Projet Port 2000
- Contournement de Rouen

### Ile-de-France

- Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG (CDG Express)
- Projet Eleonor
- Dénivellation et couverture de la RN 13
- Extension du tramway des Maréchaux
- Prolongement de l'A12
- Projet autoroutier de la Francilienne

### Languedoc-Roussillon

- Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne
- Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier
- Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

### Lorraine

- Projet d'autoroute A32

### Midi-Pyrénées

- Réservoir de Charlas
- THT Quercy Blanc (Lot)
- LGV Bordeaux-Toulouse

### Nord-Pas-de-Calais

- Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique
- Canal Seine-Nord Europe

### Outre-mer

- Liaison routière sécurisée et tram-train à la Réunion

### Pays de la Loire

- N.-D. des Landes
- Aménagement des routes en Maine-et-Loire
- LGV Bretagne-Pays de la Loire
- Mise à 2 x 2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou
- Ligne THT Cotentin-Maine

### Picardie

- Liaison routière Amiens-Lille-Belgique
- Canal Seine-Nord Europe

### Poitou-Charentes

- LGV Sud Europe Atlantique

### Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Projet de ligne THT entre Boutre et Carros
- Projet d'extension du port de Nice
- Continuité routière au droit d'Arles
- Iter en Provence
- Extension des capacités de Fos conteneurs-Fos XL
- LGV PACA
- Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin
- Liaison routière Grenoble-Sisteron
- Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz
- Contournement routier de Nice

### Rhône-Alpes

- LGV Rhin-Rhône
- THT Lyon-Chambéry
- Projets de contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
- Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin
- Liaison routière Grenoble-Sisteron
- Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

### Franche-Comté

- LGV Rhin-Rhône

### Alsace

- LGV Rhin-Rhône

**Légende**

- CR : concertation recommandée
- Débat CPDP : débat organisé par une commission particulière
- Débat MO : débat organisé par le maître d'ouvrage
- Option générale : débat organisé sur demande du ministre de l'Environnement et du ministre concerné

*Les débats sont classés par ordre chronologique (référence : la date de saisine).*

## //TABLEAU/9/ RECOURS ET DÉCISIONS DU CONSEIL D'ÉTAT

### RECOURS CONTRE DES ARRÊTÉS OU DÉCISIONS MINISTÉRIELLES

| REQUÉRANTS | PROJET CONCERNÉ | ENREGISTREMENT |
|---|---|---|
| Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes | Projet de construction d'un nouvel aéroport à Nantes – Notre-Dame-des-Landes | 04/05/2004 |
| Association Aquitaine Alternatives | Projet de contournement autoroutier de Bordeaux | 01/08/204 |

### RECOURS CONTRE DES DÉCISIONS DE LA CNDP

| REQUÉRANTS | PROJET CONCERNÉ | ENREGISTREMENT |
|---|---|---|
| Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances *Affaire jointe :* Association Linars-Nouère-Charente | Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique | 29/07/2003<br>11/09/2003 |
| Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence | Projet de réalisation d'une unité de traitement thermique des déchets ménagers par Marseille Provence Métropole | 01/02/2005 |
| Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence | Projet de réalisation d'une unité de traitement thermique des déchets ménagers par Marseille Provence Métropole | 21/02/2005 |
| Jean-Louis Masson et Marie-Jo Zimmerman | Projet A 32 | 19/09/2005 |
| Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie | Projet A 32 | 27/02/2006 |
| Jean-Louis Masson et Marie-Jo Zimmerman *Affaire jointe :* Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie | Projet A 32 | 13/02/2006<br>27/02/2006 |
| M. et Mme Baratelli | Projet A 32 | 04/11/2005 |
| Réseau « sortir du nucléaire » | Projet Iter | 03/05/2006 |

| NATURE DE LA REQUÊTE | DATE | DÉCISION |
| --- | --- | --- |
| Demande d'annulation de l'arrêté du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 9 octobre 2003, relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes | 28/12/2005 | Rejet de la requête |
| Demande d'annulation de la décision du 14 mai 2004 du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, consécutive au débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Bordeaux | 28/12/2005 | Transmission de la requête au tribunal administratif compétent |
| Demande d'annulation de la décision du 7 mai 2003 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé de ne pas organiser de débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique | 20/04/2005 | Rejet de la requête |
| Demande d'annulation de la décision du 1er décembre 2004 par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé d'organiser un débat public sur le projet de centre de traitement de déchets de la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole | 28/12/2005 | Rejet de la requête |
| **Référé :** demande de suspension de la décision du 1er décembre 2004, confirmée par celle du 5 janvier 2005, par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé d'organiser un débat public relatif au projet de création d'une unité de traitement des déchets ménagers par la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole | 17/03/2005 | Rejet de la requête |
| Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A 32 | En cours d'examen | En cours d'examen |
| Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A 32 | En cours d'examen | En cours d'examen |
| **Référé :** demande de suspension de la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A 32 | 10/03/2006 | Rejet de la requête |
| Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A 32 | En cours d'examen | En cours d'examen |
| **Référé :** demande de constater que le débat public organisé par la commission particulière du débat public sur le projet Iter n'a pas porté sur l'opportunité du projet | 04/05/2006 | Rejet de la requête par le tribunal administratif de Marseille |

## Ce que l'on peut retirer des arrêts

**Voici les quelques points qui ont été éclaircis ou confirmés par les décisions du Conseil d'État intervenues entre janvier 2005 et avril 2006 :**

### 1°) Sur les dispositions de la Convention d'Arhus :

Le Conseil d'État a précisé pour les articles 6§4 et 8 que leurs dispositions créent seulement des obligations entre les États parties à la convention et ne produisent pas d'effets directs dans l'ordre juridique interne (décisions « Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances » du 20 avril 2005, « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » et « Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes » du 28 décembre 2005).

Le Conseil d'État a aussi précisé que les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 de la Convention d'Aarhus n'impliquent pas, par elles-mêmes, l'organisation d'un débat public au sens des articles L. 121-1 et suivants du Code de l'environnement (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

### 2°) Sur l'interprétation des termes « bâtiments et infrastructures »

S'agissant des projets d'équipements, en particulier « industriels », qui font l'objet d'une saisine de la Commission nationale, le Conseil d'État a indiqué que pour l'appréciation des seuils de saisine fixés par l'annexe au décret du 22 octobre 2002, le coût des « bâtiments et infrastructures » était d'application stricte ; cela excluant par exemple du coût de l'installation justifiant la saisine de la CNDP, les équipements dont serait dotée une unité de traitement thermique des déchets (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

### 3°) Sur les éléments à partir desquels la CNDP se prononce sur les projets dont elle est saisie

**Sur l'évaluation du coût des projets :**

Le Conseil d'État a rappelé qu'il appartient à la Commission nationale d'apprécier le coût de ce projet tel qu'il peut être raisonnablement estimé sur le fondement du dossier prévu par le I de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement et qui est fourni par la personne publique responsable du projet (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005). La sincérité de cette estimation peut être mise en cause de manière argumentée lors d'un recours gracieux ou contentieux.

**Sur l'appartenance du projet en cause à un projet plus vaste :**

Le Conseil d'État a indiqué qu'à partir du moment où cette programmation constitue un projet distinct, conduit par une personne publique différente, la Commission nationale qui ne dispose, en vertu de la loi et du décret du 22 octobre 2002, d'aucun pouvoir d'auto-saisine ni d'élargissement de l'objet d'une saisine, doit limiter son appréciation au projet figurant dans le dossier de saisine (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

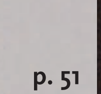
### 4°) Sur le délai pour saisir la Commission d'un projet faisant l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP

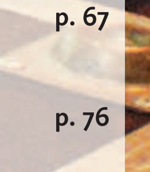
Le Conseil d'État a précisé que ni le Code de l'environnement ni le décret du 22 octobre 2002 ne fixent de date limite autre que celle de la mise à enquête publique pour la saisine de la Commission concernant les projets relevant du I de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement, c'est-à-dire pour les projets faisant l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP (« Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances » du 20 avril 2005).


2
Le débat public
sur le projet de
Nice



# Activité de la CNDP en 2005/2006





À côté du domaine des transports qui concentrait jusqu'à présent la plupart des débats publics, le secteur nucléaire a été le thème de plusieurs débats en 2005-2006. En dehors de ces deux secteurs, quelques autres ont été concernés par des débats publics.
L'annexe du décret du 22 octobre 2002 définit de manière précise les catégories d'opérations pouvant faire l'objet d'un débat public *(cf. tableaux p. 22/23)*. La présentation des années précédentes, fondée sur les catégories d'opérations pouvant être soumises à la procédure du débat public, a été modifiée cette année pour une approche plus thématique. À l'intérieur de ces thématiques, nous avons présenté les dossiers dont la Commission a été saisie en fonction des deux grands types de débats qu'elle peut être amenée à organiser, c'est-à-dire les débats publics sur les projets d'intérêt national, et les débats publics sur les grandes options en matière d'environnement ou d'aménagement.
Il convient également de rappeler que les textes de présentation des différents débats ne sont que des résumés synthétiques que l'on peut approfondir en se reportant aux comptes-rendus et bilans des débats publiés sur le site Internet de la CNDP (www.debatpublic.fr).



# Le secteur nucléaire :
## une thématique forte pour la CNDP en 2005-2006

Dans le domaine du nucléaire, toutes les possibilités offertes à la CNDP pour l'organisation des débats ont été utilisées : débats publics organisés par une CPDP (« Réacteur type EPR – Flamanville 3 », auquel on a associé le projet de « ligne THT "Cotentin-Maine" », « Iter en Provence »), débat public organisé par le maître d'ouvrage (« Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin »), concertation recommandée au maître d'ouvrage (« Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz »), et enfin débat organisé sur demande ministérielle et portant sur les grandes options en matière d'environnement ou d'aménagement (« Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue »).
Certains de ces débats présentent la particularité d'être très liés les uns aux autres. Il peut s'agir de liens thématiques (« Réacteur type EPR – Flamanville 3 » et « Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue) ou de liens fonctionnels (« ligne THT "Cotentin-Maine" » et « Réacteur type EPR – Flamanville 3 », la ligne THT étant la conséquence du nouveau réacteur pour le transport d'énergie qu'il génère).

Les débats concernant l'énergie nucléaire étaient encore en cours à la fin de l'année 2005 et ne se sont achevés qu'entre janvier et avril 2006, ce qui explique que ce rapport soit étendu jusqu'à cette date.

# Secteur nucléaire : projets

## Débats animés par une CPDP

La richesse des débats publics organisés sur la thématique du nucléaire tient à la grande diversité des projets : construction d'un réacteur expérimental, édification d'un équipement, installation d'une ligne à très haute tension liée au réacteur en projet.

### Le « Réacteur de type EPR – Flamanville 3 »

Par une lettre du 4 novembre 2004, le président d'Électricité de France saisit la Commission nationale du projet de réalisation d'une centrale électronucléaire tête de série du type EPR, nommée « Flamanville 3, réacteur de type EPR ».

Ce projet, d'un coût estimé à 3 milliards d'euros, consiste en la construction d'une unité de production d'électricité utilisant un réacteur nucléaire de type « EPR ». Le site de Flamanville, dans le département de la Manche, a été retenu pour cette nouvelle implantation, en complément des deux unités de production électrique nucléaire qui s'y trouvent déjà.

Ce réacteur d'environ 1 600 MW de la filière REP (Réacteurs à eau pressurisée) est le projet européen de nouveau réacteur de génération III, dont la mise en service industrielle est prévue vers 2012. Il se caractérise, par rapport aux centrales actuelles, par des évolutions en matière de sûreté et de performances économiques.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, la création d'une installation nucléaire de base fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP lorsque le nouveau site de production nucléaire correspond à un investissement d'un coût supérieur à 300 M€, ce qui est le cas en l'espèce.

Lors de sa séance du **1er décembre 2004**, la Commission nationale décida d'organiser elle-même un débat public en raison du caractère d'intérêt national du projet, de ses enjeux économiques et sociaux et des impacts du projet notamment sur l'environnement.

La Commission nationale, faisant référence à la lettre de saisine du président d'EDF qui annonçait l'envoi prochain par Réseau de transport d'électricité d'un « dossier de saisine relatif aux ouvrages nécessaires à l'insertion de la nouvelle centrale dans le réseau public de transport », avait précisé qu'elle apprécierait au vu du dossier qui lui serait adressé les liens à établir entre les débats sur le projet de réacteur EPR et sur le projet de ligne électrique à très haute tension.

Par ailleurs, considérant que ce débat était de nature à soulever des problèmes dont l'évocation ferait référence pour d'autres débats éventuels sur des équipements de même nature, la Commission nationale avait mis en place des modalités particulières de suivi.

Enfin, la Commission nationale avait désigné l'un de ses membres comme président de la commission particulière chargée d'animer ce débat : Monsieur Jean-Luc Mathieu. Le 2 mars 2005, Mesdames Danièle Faysse, Annie Sugier et Françoise Zonabend, Messieurs Michel Colombier et Roland Lagarde avaient été nommés membres de la CPDP, assurant ainsi, pour la première fois, la parité dans la composition d'une CPDP.

Dans sa **séance du 1er juin, la CNDP fit droit à la demande du président d'EDF en accordant au maître d'ouvrage une prolongation** d'un mois au délai de 6 mois prévu à l'article 8-1 du décret du 22 octobre 2002 pour la remise du dossier du débat.

**Le 6 juillet 2005, la CNDP jugea le dossier du débat suffisamment complet** pour être soumis au débat public et en fixa le calendrier **du 19 octobre 2005 au 18 février 2006.**

**Le 25 juillet 2005, la CNDP approuva les modalités d'organisation du débat** qui s'articulait en deux volets : un volet local et régional (correspondant au territoire d'implantation de l'ouvrage), un volet national (parce que EPR est présenté par EDF comme une possible tête de série).

Pour assurer l'information et l'expression de tous les publics concernés, un site Internet, un système de questions-réponses et un journal du débat furent

*« Considérant que ce débat était de nature à soulever des problèmes dont l'évocation ferait référence pour d'autres débats éventuels, la CNDP avait mis en place des modalités particulières de suivi. »*

*« La CNDP a précisé que, si cela était regrettable, l'absence des associations dans l'organisation des réunions ne pouvait remettre en cause le débat qui s'adresse à tout public et pas seulement aux groupements organisés. »*

mis en place. Surtout, et ceci constitue la seconde novation dans la courte histoire du débat public en France, tous les acteurs institutionnels du débat sur le nucléaire civil ayant été identifiés préalablement au débat acceptèrent de présenter leurs positions à l'égard de l'EPR dans un cadre commun à tous, et constituèrent ainsi un cahier collectif d'acteurs intitulé « EPR et choix de société » qui a été mis à la disposition du public en même temps que le dossier EDF. D'autres cahiers d'acteurs ont été édités au cours du débat. Enfin, des ateliers thématiques ont été organisés dont les résultats ont été diffusés lors des débats publics.

Une des contributions à ce cahier collectif d'acteurs faisant état d'informations classées « secret défense » fit naître une polémique : à la suite du retrait par la CPDP du paragraphe litigieux sur la demande du haut fonctionnaire de défense auprès du ministère de l'Économie, plusieurs associations de défense de l'environnement annoncèrent leur décision de ne plus participer au débat.

Dans un communiqué du 20 septembre 2005, la CNDP constata *« le conflit d'exigences nées l'une et l'autre de l'application de la loi »,* entre la règle particulière qui impose le secret défense et *« les considérations d'ouverture et de transparence reposant sur une information pluraliste »* ; elle réaffirma sa volonté de mener le débat de façon ouverte, aucune question ne pouvant être écartée, et elle se déclara prête à apporter sa contribution à la recherche d'une solution.

Le Premier ministre proposa que la CNDP organise une réunion pour examiner ces questions ; les réunions, qui ont eu lieu à la fin septembre et à la mi-novembre 2005, conduirent des experts à participer à nouveau au débat.

Malgré la perturbation résultant du refus des associations de sauvegarde de l'environnement de participer aux réunions faisant intervenir certaines d'entre elles, **la CNDP décida le 19 octobre 2005 que le débat public – commencé le jour même – devait se poursuivre jusqu'à la date prévue initialement.** Elle prit acte du fait que la réunion de lancement prévue le jour même à Cherbourg n'avait pu avoir lieu. Cet incident amena la CNDP à préciser que, si cela était regrettable, l'absence des associations dans l'organisation des réunions ne pouvait remettre en cause le débat qui s'adresse à tout public et pas seulement aux groupements organisés. Il a été décidé à la même date que le président de la CPDP devrait proposer un aménagement des modalités de ce débat à la séance suivante. Ces aménagements devaient être réduits au minimum pour ne pas modifier la structure générale du calendrier initial ; ils furent présentés par la CPDP et adoptés par la CNDP lors de **sa séance du 2 novembre 2005.** Le remaniement des réunions a permis de conforter les liens avec les autres débats en cours portant sur la problématique du nucléaire et de réaffirmer sa volonté de voir les questions de sécurité débattues. Sur ce dernier point, une séance commune avec la CPDP « gestion des déchets radioactifs » fut organisée le 14 novembre, un groupe de travail dont le rapport fut annexé au compte-rendu du débat mis en place, et une expertise complémentaire décidée et réalisé sur l'accès à l'information en matière de sécurité nucléaire dans quelques pays occidentaux. C'est dans cet esprit que fut décidée l'organisation de l'expertise complémentaire.

En outre, dans le cadre tant du débat sur l'EPR que sur celui de la ligne THT Cotentin Maine qui lui est associé, un groupe de travail destiné à évaluer la façon dont sont estimés les besoins à venir en électricité a été institué, répondant ainsi à des questionnements sur l'opportunité du projet EPR.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 11 avril 2006.** Ce débat revêtait une importance particulière dans la mesure où il constituait le premier débat en la matière et qu'il répondait par son existence même à la critique de l'absence de discussion sur les choix de politique énergétique depuis l'apparition de l'énergie nucléaire. La CNDP avait pris soin de préciser dès sa première décision qu'il s'agissait d'un débat sur EPR (sous tous ses aspects – sa nécessité, ses enjeux, ses caractéristiques, ses impacts) et non sur la politique énergétique de la France.

Le fait que la loi sur les orientations en matière énergétique ait été définitivement votée avant que le débat public ne soit terminé et avant qu'il ne soit même commencé a posé problème. Il restait néanmoins certain que d'autres étapes restaient à franchir avant que la décision de construire l'EPR n'intervienne. La Commission nationale a donc considéré que le débat public était possible et qu'il était souhaitable.

Bien qu'il ait été trop tardif, le débat a eu un contenu assez riche. Il a permis de tirer des enseignements sur le principe du débat public lui-même, son moment, son objet et son intérêt pour l'information et l'expression des opinions. Sur le fond, le débat public a permis entre autres des échanges sur l'évaluation prospective des besoins qui a fait l'objet du groupe de travail sur le « bilan prévisionnel de RTE » et a notamment permis sa confrontation avec d'autres bilans exposés par des participants au débat.

Par ailleurs, le débat a traité largement des questions partiellement couvertes soit par le secret industriel ou commercial, soit par le secret défense, permettant d'expliquer les raisons de ces règles particulières mais aussi de livrer le maximum d'informations, répondant ainsi à la recherche de la plus grande transparence possible dans le débat. Sur ces deux points, la CNDP a noté que les rapports des deux groupes de travail (sur le « Bilan RTE » et sur l'accès à l'information) étaient annexés au compte-rendu et donc, comme celui-ci, soumis à la réflexion de toutes les parties ; elle a ajouté qu'il était attendu que prennent position sur ces questions importantes les parties concernées qui étaient à la fois le maître d'ouvrage (EDF) et les pouvoirs publics (Premier ministre et ministre de l'Industrie), à qui tous ces documents ont été adressés.

La **décision du maître d'ouvrage** concernant les suites qu'il entend donner au débat, qui devait intervenir au plus tard le 11 juillet 2006, a été prise par le **conseil d'administration d'EDF dès le 4 mai 2006.** Outre la décision de poursuivre la réalisation de l'EPR à Flamanville, le maître d'ouvrage, tenant compte des conclusions du débat public, a pris des engagements précis sur l'accès du public à l'information, l'accompagnement local du projet et sa participation active à la réflexion que va engager la Direction générale de l'énergie sur les perspectives énergétiques nationales.

## La ligne THT « Cotentin-Maine »

Par une lettre du 1er février 2005, Réseau de transport d'électricité (RTE) saisit la CNDP du projet de création de postes électriques et de lignes électriques à 400 000 volts d'une longueur de 150 à 200 km. Ce projet qui permettrait d'insérer le groupe de production Flamanville 3 dans le réseau de transport d'électricité, est d'un coût estimé entre 180 et 220 millions d'euros.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création de lignes électriques lorsqu'elles sont édifiées sur plus de 10 km et qu'elles transportent au moins 400 000 volts. Le seuil étant largement atteint, tant du point de vue de la longueur des infrastructures que du voltage, la saisine de la CNDP est donc bien justifiée.

Le **2 mars 2005,** la Commission nationale décida **d'organiser un débat public** sur ce projet, considérant que l'objectif assigné à ce projet d'ouvrage dans le dossier de saisine lui donnait un caractère d'intérêt national. Elle considérait par ailleurs que, malgré les liens étroits unissant ce projet à celui de « l'EPR – Flamanville 3 », il s'agissait tout de même d'ouvrages distincts soulevant des problématiques différentes et justifiant donc qu'il y ait non pas un seul débat public mais deux. Elle précisa cependant que la CNDP assurerait la cohérence entre les deux débats en leur donnant le moment venu un calendrier commun et en coordonnant leur organisation de façon à ce que la discussion sur l'opportunité des deux projets s'éclairât mutuellement.

Par une décision du 2 mars 2005, la CNDP confia la présidence de la **commission particulière** à Monsieur Jean-Pierre Giblin.

Le 6 avril, Messieurs Loïc Blondiaux et Jean-Bernard Mabilais furent nommés membres de la CPDP. Lors de sa séance du 11 mai 2005, Messieurs François Bonneaud et Jean-Paul Vellaud furent aussi désignés comme membres de cette CPDP.

**Le 6 juillet 2005, la CNDP jugea le dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'ouverture du débat public et **en fixa le calendrier du 24 octobre 2005 au 23 février 2006 ;** ce calendrier était donc parallèle, avec un léger décalage, à celui du débat sur l'EPR.

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion, ont été mis en œuvre pendant la durée du débat.

Trois réunions de lancement (Manche, Mayenne, Ille-et-Vilaine), cinq réunions thématiques (dont une commune avec le débat public sur l'EPR), cinq

*« Malgré les liens étroits unissant ce projet à celui de "l'EPR – Flamanville 3", il s'agissait tout de même d'ouvrages distincts soulevant des problématiques différentes et justifiant donc qu'il y ait non pas un seul débat mais deux. »*

réunions de proximité et trois réunions de synthèse (dont une dite de « restitution ») ont été organisées. **Par une décision en date du 2 novembre 2005, la CNDP a approuvé les aménagements apportés par la CPDP au programme du débat public,** consécutivement aux changements intervenus dans le calendrier et l'organisation du débat EPR.
Par une décision en date du même jour, **la CNDP avait programmé une expertise complémentaire concernant les alternatives techniques à la ligne THT.** Elle avait prévu que cette expertise serait menée par un cabinet indépendant qui aurait pour mission d'identifier et d'analyser les diverses solutions alternatives ainsi que d'évaluer les conditions de réalisation et leurs impacts : le cabinet CESI fut ultérieurement choisi.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 20 avril 2006.** Il est à noter que le débat public a permis une large information de la population, ce qui s'est traduit par une participation importante au débat : 4 300 personnes ont participé aux réunions publiques, ce qui est très significatif si l'on considère que la zone d'étude ne comptait aucune grande agglomération ; environ 1 100 demandes de documentation, presque 500 questions transmises par différentes voies en plus de celles posées en réunion, et 13 000 visites du site Internet.
Il faut aussi souligner la grande diversité des intervenants (« simples citoyens » ou professionnels, membres d'associations ou élus locaux…), qui a permis que tous les points de vue s'expriment et se confrontent.
Si la séparation des deux débats, EPR et THT, a pu être critiquée, elle apparaît avec le recul comme un bon choix, qui a évité que le débat soit focalisé sur le projet EPR et que ne soient pas posées les questions spécifiques au projet THT.
Du point de vue des apports du débat, il faut d'abord noter que la nécessité d'une ligne THT, dès lors que la réalisation de l'EPR était posée comme acquise, n'a pas réellement fait discussion. En revanche, le débat a fait une grande place aux diverses modalités de réalisation de cette ligne et donc aux alternatives techniques au projet. Si les problèmes posés par le monde agricole, notamment sur la santé animale, ont permis des avancées, la question la plus passionnément débattue fut le problème de l'effet des champs électro-magnétiques sur la santé humaine : la CPDP a veillé à assurer l'information de la population par la mise à disposition d'un certain nombre de documents présentant les études épidémiologiques les plus récentes sur ce sujet, et par l'organisation d'une réunion thématique.
**La décision du maître d'ouvrage concernant les suites à donner au débat,** qui devait intervenir au plus tard le 20 juillet 2006, **a été prise par le directoire de RTE dès le 19 mai 2006.** Outre la décision de poursuivre le projet de ligne à 400 000 volts « Cotentin-Maine » et de postes électriques associés, le maître d'ouvrage a proposé au ministre chargé de l'Industrie d'engager une concertation locale préalable au lancement des procédures réglementaires et qui aurait pour objectif de déterminer un fuseau de moindre impact environnemental, à l'intérieur duquel seraient définis le tracé de la ligne électrique et l'emplacement des postes électriques.

### Le projet Iter en Provence

Ce projet international d'implantation du réacteur thermonucléaire expérimental (Iter), d'un coût prévisionnel de 4 570 millions d'euros, est destiné à démontrer, dans une machine unique, la faisabilité scientifique et technique de la production d'énergie par la fusion nucléaire par confinement magnétique.
**Par lettre du 28 avril (reçue le 5 mai) 2003, la ministre déléguée à la Recherche et aux Nouvelles Technologies saisit la CNDP** du projet Iter en Provence. Le maître d'ouvrage n'étant pas « constitué », c'est l'État français qui était la personne publique responsable du projet.

Lors de sa séance du **2 juillet 2003,** la Commission nationale décida d'organiser un débat public et d'en confier l'organisation à une CPDP présidée par Monsieur Legrand.
Cependant, lors de sa séance du **7 juillet 2004,** la Commission nationale du débat public constata qu'au terme de la prolongation du délai laissé au Commissariat à l'énergie atomique sur sa demande, celui-ci avait transmis un premier projet de dossier qui ne pouvait être considéré comme suffisamment complet pour permettre le débat public. Relevant

par ailleurs que la décision internationale sur ce projet n'était toujours pas intervenue, la Commission nationale du débat public décida donc de suspendre l'activité de la commission particulière tout en chargeant son président de continuer à suivre l'évolution du dossier.
**Le 6 juillet 2005, la CNDP décida la reprise du débat,** l'accord international étant intervenu le 28 juin. Il comprenait à la fois la décision de réaliser Iter et celle de l'implanter sur le site de Cadarache. Mais la CNDP considéra que, même si des choix essentiels étaient désormais acquis, cela n'excluait pas la nécessité pour la personne publique responsable du projet de répondre aux questions du public sur les justifications du projet. Elle confirmait de plus que ses enjeux économiques et sociaux, ainsi que son insertion dans l'environnement et ses impacts, offraient matière à débat.

La Commission nationale du débat public approuva le calendrier et les modalités du débat. Celui-ci se déroule donc du **16 janvier au 6 mai 2006.** Il comprend, outre la réunion d'ouverture et la réunion de clôture, seize réunions dont neuf réunions thématiques, trois réunions de cadrage, trois réunions dites d' « écoute libre et débat avec les habitants » et une réunion généraliste. Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat, permettent aussi d'informer tous les publics concernés.
Après un début difficile en raison du comportement de certaines associations voulant empêcher le débat qui était selon elles « sans objet », le débat public s'est déroulé de façon normale et a permis d'aborder l'ensemble des questions de façon intéressante.

## Débat organisé sous la responsabilité du maître d'ouvrage

### Le renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin

**Par lettre du 8 avril (reçue le 9 avril) 2004, la présidente du directoire du groupe Areva avait saisi la Commission nationale du débat public** du projet d'une nouvelle installation nucléaire de base, sur le site nucléaire du Tricastin.

La CNDP avait considéré qu'il y avait lieu d'organiser un **débat public** sur ce projet et elle en avait **confié** l'organisation **au maître d'ouvrage,** Areva, qui avait constitué à cet effet une commission de pilotage du débat public. Messieurs Georges Mercadal, puis Yves Mansillon et Charles Gosselin, membre de la CNDP, avaient été chargés d'en suivre la préparation et le déroulement.
**Le 7 juillet 2004, la Commission nationale du débat public avait considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat,** et avait décidé d'en approuver les modalités ainsi que le calendrier fixé du **1er septembre au 22 octobre 2004.**
**Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics le 20 décembre 2004.**

**Le 21 février 2005,** conformément à l'article L. 121-13 du Code de l'environnement, **le maître d'ouvrage Areva a fait connaître publiquement les suites qu'il entendait donner au projet** en décidant d'opter pour la poursuite du projet de remplacement de l'usine actuelle Georges Besse par l'usine Georges Besse II. Selon le maître d'ouvrage, *« le débat public a ainsi confirmé la profonde intégration du nucléaire dans le tissu socio-économique local ».* Dans cette décision, Areva s'engage à suivre le calendrier de réalisation du projet présenté lors des réunions publiques, sous réserve de l'obtention des autorisations et de la satisfaction aux procédures réglementaires. Elle précise qu'elle poursuivra l'information sur les aspects de sécurité/sûreté du projet tout au long de son développement, notamment dans le cadre de la Commission locale d'information, et qu'elle poursuivra aussi les discussions avec les partenaires sociaux sur le statut juridique des futurs salariés.

## Concertation recommandée au maître d'ouvrage

### Le projet de réacteur Jules Horowitz

**Par lettre du 8 juillet (reçue le 12 juillet) 2004, l'administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) avait saisi la Commission nationale du débat public** du projet de construction d'une nouvelle installation nucléaire de base sur le site du CEA à Cadarache.

Lors de sa séance du **8 septembre 2004, la Commission nationale avait considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public** car ce projet n'avait qu'un faible impact territorial et avait déjà fait l'objet d'actions locales d'information. Elle avait cependant **recommandé** au CEA (maître d'ouvrage) de mener **une concertation en raison** des enjeux socio-économiques et des impacts sur l'aménagement du territoire, mais aussi en raison des problèmes de sûreté qu'implique ce projet.

Le **28 janvier 2005,** le CEA a proposé un plan d'organisation de la concertation à la CNDP en précisant les modalités pratiques de son déroulement, les supports d'information envisagés (dépliant, dossier de présentation générale de 50 pages, affiches et affichettes de différents formats), ainsi que la mise en place d'une commission de concertation.
Cette concertation a donc eu lieu entre le **1er avril et le 30 juin 2005.** Sur les recommandations de la CNDP, elle a concerné les aspects socio-économiques et d'aménagement du territoire, associant à ce titre les acteurs du site du CEA/Saclay où est implanté le réacteur de recherche Osiris, ainsi que les options de sûreté mises en place.
Dans le but de multiplier les contacts avec le public et de favoriser une expression variée, la direction du centre de Cadarache a mis en œuvre différentes actions durant les mois de mai et juin : une conférence de presse de lancement ; un cycle de quatre réunions publiques (une dans chaque département proche du centre de Cadarache) ; des réunions spécifiques avec le personnel du centre de Cadarache, les élus des communes environnantes de Cadarache, la commission locale de l'eau de Verdon, le Conseil départemental de concertation des Bouches-du-Rhône et la commission exécutive de la Durance ; un site Internet ; la diffusion d'une documentation présentée précédemment à la CNDP ; et la participation à l'élaboration d'un dossier publié par la commission locale d'information (CLI), édité à 12 000 exemplaires.
Une équipe dédiée à la concertation ainsi qu'une commission de concertation – chargée de veiller à l'équilibre des échanges en particulier lors des réunions publiques – furent aussi mises en place pour organiser et diriger le déroulement de ce débat. La composition de la commission de concertation présidée par Monsieur Jean-Claude Darras fut fixée en concertation avec Monsieur Patrick Legrand, membre de la CNDP, chargé d'assurer le suivi de cette concertation.

**Le 15 septembre 2005, l'administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique a remis le bilan de la concertation à la CNDP,** dont il ressort que le maître d'ouvrage a bénéficié d'échanges fructueux notamment sur les impacts concernant les équilibres socio-économiques des communes concernées, sur les problèmes d'environnement, sur la sécurité et la sûreté.

**Dans une décision du 5 octobre 2005, la Commission a décidé de prendre acte du bilan de la concertation qui sera joint au dossier de l'enquête publique le moment venu.**

## Secteur nucléaire : options générales en matière d'environnement et d'aménagement

L'article L.121-10 du Code de l'environnement précise que « *le ministre chargé de l'Environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peut saisir la Commission nationale du débat public en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement* ».
Ainsi, le débat public porterait sur une problématique et se situerait en amont de la définition d'un projet ou d'une catégorie de projets.
À ce jour, deux débats publics sont ainsi organisés sur demande ministérielle et l'un des deux concerne le secteur du nucléaire.

### La gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

Le 16 février 2005, la CNDP a été saisie par le ministre délégué à l'Industrie et le ministre de l'Écologie et du Développement durable. Avant le débat du projet de loi sur le sujet devant le Parle-

ment en 2006, ils souhaitaient l'engagement d'un débat public pour permettre à la population de s'informer et de s'exprimer sur la problématique des déchets nucléaires et sur les enjeux relatifs à leur gestion. Le **2 mars 2005,** la Commission nationale **décida,** au vu du caractère d'intérêt national évident de la question, de l'importance de ses enjeux et de ses conséquences socio-économiques et environnementales, **d'organiser un débat public.** Il fut aussi décidé que la CNDP l'organiserait elle-même en confiant son animation à une **commission particulière du débat public,** sous la présidence de Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la CNDP. Le 6 avril 2005, les personnalités suivantes furent désignées membres de la CPDP : Mesdames Catherine Vourc'h, Paula Ceccaldi, Messieurs Jean-Claude Darras, Robert Guillaumont et Jean-Paul Schapira ; et suite à une consultation écrite Monsieur Dominique Boullier fut nommé membre de cette CPDP le 23 mai 2005.

**Une des particularités de ce débat réside dans l'implication de tous les types d'acteurs** concernés par cette question ainsi que dans la **diversité des contributions** apportées : contributions parlementaires, ministérielles, professionnelles, associatives et personnelles, personne ne semble être resté indifférent à ce débat.

Au titre des études parlementaires, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques adoptait le 15 mars 2005 un rapport intitulé « Pour s'inscrire dans la durée : une loi en 2006 sur la gestion des déchets radioactifs ». Ce rapport présente une analyse des résultats obtenus par la recherche depuis 1992 et propose des recommandations précises dans la perspective de l'élaboration du projet de loi examiné au Parlement en 2006. La Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale consacrait sa réunion du 5 avril 2005 à la présentation et à la discussion des recommandations de l'Office dans ce domaine. Le compte-rendu de cette réunion a été communiqué par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques à la CNDP le 30 mai 2005.

De nombreux autres acteurs concernés par la problématique du nucléaire ont proposé de s'associer à ce débat ou ont fait parvenir des documents permettant de l'enrichir. Ainsi, l'Association nationale des commissions locales d'information a fait connaître tout l'intérêt que ses membres portaient à ce débat et lui a communiqué son *Livre blanc* sur « la gouvernance locale des activités nucléaires », daté du 30 mai 2005.
Ces propositions – et d'autres aussi – intervinrent rapidement, avant même que le dossier du débat ne soit approuvé par la CNDP. **C'est le 25 juillet 2005 qu'elle le jugea suffisamment complet pour être soumis au débat public.** Elle en fixa le calendrier du **12 septembre 2005 au 13 janvier 2006.**

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus exhaustifs de réunions, ont été mis en place pour permettre l'information et l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, treize réunions publiques furent organisées (dont quatre auditions du public, trois journées « scientifiques et technologiques » à la Cité des sciences et deux réunions de synthèse et de clôture) au niveau régional et national. Trois d'entre elles se sont déroulées sur une journée complète.

À partir du 22 septembre 2005, avec la CPDP, la Cité des sciences et de l'industrie à Paris a proposé une exposition sur les déchets radioactifs, leurs enjeux techniques, humains et environnementaux ; 54 000 personnes y ont participé.

Dans les circonstances créées par l'application du secret défense dans le débat public sur le projet EPR, et la décision de cinq associations et des experts qui leur sont proches d'interrompre leur participation non seulement à ce débat mais aussi au débat des déchets nucléaires, la CNDP décida alors de tout mettre en œuvre pour que les séances sur la gouvernance prévues du 9 au 24 novembre se déroulent dans le bon esprit qui caractérisait jusque-là les auditions publiques et les tables rondes techniques. Elle demanda par ailleurs au ministre délégué à l'Industrie et au ministre de l'Écologie et du Développement durable d'autoriser les fonctionnaires

qui leur étaient directement rattachés et qui étaient responsables de la définition et de la mise en œuvre du secret défense de participer à ce débat, et notamment à la séance du 14 novembre à Caen portant sur le partage des connaissances pour un débat public équitable.

Elle entreprit enfin d'organiser une rencontre avec les parlementaires et plus précisément avec ceux qui étaient intéressés par les questions scientifiques et techniques, pour leur faire part, d'une manière approfondie, du contenu des débats. Le bureau de l'Office parlementaire – réuni par Monsieur le sénateur Henri Revol – répondit favorablement à cette demande et informa le Président Mansillon que l'Office parlementaire d'évaluation se réunirait le mardi 31 janvier 2006 à 17 h 30 pour le recevoir, accompagné d'une délégation de la CPDP sur la gestion des déchets radioactifs. Il était précisé que le compte-rendu de cette audition serait publié au Bulletin des commissions.

Monsieur Mercadal, président de la commission particulière, présenta une synthèse du débat en quatre points. Le débat a d'abord fait apparaître qu'il fallait encore 10 à 15 ans de recherche pour être bien sûr que l'on pouvait réaliser, dans les conditions voulues, le stockage en couche géologique profonde, et que ce temps devait être mis à profit pour chercher des solutions. Il est ensuite apparu que la loi future devait avoir un large champ d'application, c'est-à-dire qu'elle ne devait pas concerner seulement les déchets à vie longue mais l'ensemble des déchets et matières nucléaires, même si elle devait comporter des dispositions particulières pour les premiers. Les échanges ont également mis à jour les inquiétudes des populations immédiatement concernées. Sur ce dernier point, il a été demandé que l'on passe de la notion d'accompagnement économique à celle de projet de développement du territoire. Enfin, toutes les voies prévues par la « loi Bataille » ont été débattues. On a plus particulièrement confronté le stockage en profondeur et l'entreposage selon deux critères : réversibilité/irréversibilité, confiance dans la géologie/confiance dans l'homme. À cette occasion s'est dégagée la notion d'entreposage pérennisé et non plus provisoire.

**« On a plus particulièrement confronté le stockage en profondeur et l'entreposage selon deux critères : réversibilité/irréversibilité, confiance dans la géologie/confiance dans l'homme. À cette occasion s'est dégagée la notion d'entreposage pérennisé et non plus provisoire. »**

Cette rencontre répondait à un souhait unanime du public présent au débat de voir les élus informés de la teneur des échanges, à défaut d'y avoir été présents. Comme l'a souligné le Président Mansillon, ce débat aurait pu ne pas avoir lieu (la saisine par le gouvernement étant facultative) et, malgré un certain nombre de réserves, il a eu lieu. Tous les points de vue se sont exprimés et il y a eu, non une succession de monologues, mais une confrontation de positions, qui n'étaient pas toujours opposées et qui ont parfois évolué au cours des quatre mois du débat.

En ce qui concerne les suites à donner au débat public, le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie a présenté au Conseil des ministres le **22 mars 2006 un projet de loi de programme relatif à la gestion des matières et des déchets radioactifs**.
Le projet de loi institue un plan national de gestion des matières et déchets radioactifs et fixe un programme de recherches et de travaux, ainsi qu'un calendrier pour le mettre en œuvre. Il prévoit aussi un renforcement des procédures d'évaluation ainsi qu'une amélioration de l'information du public et de la concertation.

Le Minefi a aussi rendu public, le même jour, un document intitulé « **Gestion des déchets radioactifs – les suites au débat public** ». La phrase de Monsieur Dominique Maillard, directeur général de l'énergie et des matières premières, mise en exergue de ce document, traduit bien son esprit : *« Le débat public a été riche d'échanges et d'enseignements ; au moment d'aborder la rédaction du projet de loi, il a constitué pour le gouvernement un appui précieux sur la thématique de la gestion des matières et déchets radioactifs, complémentaire des résultats de recherche et de leurs évaluations. Disons-le tout simplement : le projet de loi n'aurait pas été le même sans ce débat. »*
Le document présente les décisions ou orientations prises par le ministère en regard de chacun des points mentionnés dans le résumé du compte-rendu du débat que la CPDP a réalisé.



# Le secteur des transports :
## une thématique habituelle pour la CNDP

Depuis la mise en place de la nouvelle commission, le secteur des transports a constitué la part la plus importante de l'activité de la Commission nationale du débat public. Cette année encore, ce fut le cas.

# Les grands projets d'infrastructure dans le domaine des transports

## Débats animés par une CPDP

### Projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées

#### Projet de liaison routière entre Grenoble et Sisteron

Après deux saisines du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer (datées respectivement du 8 janvier et du 4 mai 2004), la Commission nationale du débat public a décidé, le 2 juin 2004, au vu de l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, d'organiser un débat public. Elle en confia l'animation à une commission particulière et la présidence de cette commission à un de ses membres, Monsieur Daniel Ruez[1].

**Le 6 avril 2005,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier.
**Le débat public s'est déroulé du 7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005.** Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, la diffusion du dossier de communication de presse et diverses invitations d'experts, ont permis d'informer tous les publics concernés. La presse régionale, avec 300 articles sur toute la période, a aussi très largement contribué à une bonne information du public. Durant les phases d'information et de débat, des expositions ont été mises en place, trente et un cahiers d'acteurs ont été rédigés et des lettres du débat ont été distribuées. Vingt-quatre réunions ont été organisées. Elles se sont réparties en deux réunions d'ouverture, six réunions thématiques, onze réunions locales, deux ateliers publics, deux réunions de clôture ainsi qu'une réunion spécialement consacrée à l'expertise.

1. Les autres membres de la commission étaient : M. Roger Peiffer, Mme Nerte Fustier-Dautier, Mme Danielle Barres, M. Yves Françoise, M. Vincent Tonnelier (décisions du 7 juillet et du 6 octobre 2004).

**Une expertise complémentaire demandée** par les associations sur la fiabilité des évaluations de trafic avait en effet été **acceptée par la CNDP, le 7 septembre 2005.** Celle-ci n'ayant pu être réalisée, faute de bureau d'étude disponible, malgré une consultation internationale, l'organisation d'un atelier public a été décidée pour permettre un débat contradictoire entre les maîtres d'ouvrage, un expert du bureau d'études Setec International et des représentants des associations demanderesses qui avaient bien voulu accepter cette formule.
**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 19 décembre 2005.** Outre le constat positif qu'il y a eu un vrai débat, tout le monde s'accorde sur la nécessité d'une décision concernant ce sujet discuté depuis plusieurs dizaines d'années, comme sur l'urgence, pour raisons de sécurité et pour raisons économiques, à améliorer la liaison Grenoble-Sisteron. Les divergences réapparaissent ensuite sur les solutions à retenir. Diverses propositions ont été faites, tenant compte de préoccupations différentes : l'amélioration des routes nationales existantes, le développement du réseau ferroviaire, la création d'une autoroute passant par l'ouest de Gap, la création d'une autoroute passant par l'est de Gap, sont les principales solutions avancées. C'était alors au maître d'ouvrage de prendre sa décision, éclairé par le contenu de ces riches échanges sur un projet qui, malgré son ancienneté, n'avait pas jusque-là fait l'objet d'un débat public.
**Conformément aux dispositions de l'article L. 121-13, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, maître d'ouvrage, a transmis à la Commission nationale du débat public sa décision du 16 mars 2006.** Il y retient le principe de la réalisation de la liaison routière constituant le prolongement de l'autoroute A 51 Marseille-La Saulce et de l'autoroute A 51 Grenoble-col du Fau. C'est la solution du passage à l'est de Gap qui est adoptée et qui fera donc l'objet d'études d'avant-projet sommaire en vue de définir le fuseau de 300 mètres et le système d'échange. Les études réalisées sur ce tracé devront tenter de concilier le projet avec les enjeux environnementaux liés au site Natura 2000 ; elles devront aussi rendre le projet cohérent avec les aménagements envisagés ou réalisés sur les routes existantes du réseau routier national (RN 85) ou départemental (ex-RN 75).

## Projet de contournement est de Rouen

Par lettre du 14 septembre (reçue le 17 septembre) 2004, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la CNDP du projet de contournement est de Rouen.
Lors de sa séance du 3 novembre 2004, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet, considérant d'une part son importance pour le développement durable de l'agglomération à travers ses impacts sur l'environnement (proximité de points de captage d'eau potable, traversée de plusieurs vallées et franchissement de la Seine, présence de zones naturelles d'intérêt national ou européen) et ses effets sur la répartition intermodale des flux de circulation ; et considérant d'autre part la faible place laissée à l'information, et plus encore à la participation et à l'expression du public, durant les concertations menées de 1993 à 1997, qui n'étaient notamment pas proportionnées à l'importance des enjeux pour la vie quotidienne et l'avenir d'une partie de l'agglomération. La présidence de la commission particulière a été confiée à Monsieur Charles Gachelin[1].

**Le 11 mai 2005,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le **calendrier du 9 juin au 7 juillet et du 5 septembre au 9 novembre 2005.**

Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat ont permis d'informer tous les publics concernés. L'information initiale a en particulier été très largement assurée par la diffusion des « journaux du débat » et par celle de plaquettes présentant la synthèse du dossier du maître d'ouvrage. La presse locale et régionale a, pour sa part, relayé cette information initiale en rendant compte régulièrement du débat. Le site Internet a reçu aussi un nombre significatif de visites (6 700).
Durant les phases d'information et de débat, treize réunions publiques ont été organisées rassemblant plus de 2 200 personnes. Elles se sont réparties, outre les deux réunions générales d'ouverture et de clôture, en cinq réunions thématiques (aspects

1. Les autres membres de la Commission étaient : Edmond Chaussebourg, Jean-Michel Henry, Bernard Fristch (décisions du 1er décembre 2004 et 6 avril 2005).

économiques, aspects environnementaux…) et en six réunions territoriales permettant de venir au plus près des différents secteurs géographiques concernés ; il faut y ajouter deux auditions publiques qui ont permis la présentation par leurs auteurs de toutes les propositions de variantes ou de solutions alternatives au projet débattu. Il faut signaler que 22 contributions reçues de collectivités, d'organismes économiques ou d'associations, comportant des propositions ou exposant les positions et les arguments de leurs auteurs, avaient été retenues par la CPDP pour devenir des « cahiers d'acteurs ».
Enfin, l'expression du public a pris d'autres formes : il y a eu les questions écrites posées au cours des réunions publiques, par courrier ou par mail (presque 700 en tout) ; les pétitions organisées par des associations ou des organismes économiques (environ 5 000 signatures) ; l'enquête menée par les conseils de quartier auprès de la population (environ 540 réponses).

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 16 décembre 2005.** Trois apports essentiels semblent ressortir de cette concertation. D'abord en ce qui concerne la nécessité du contournement : contrairement aux craintes de certains – car le projet était ancien –, et conformément aux principes du débat public tels que définis par la CNDP, le débat a porté tant sur l'opportunité du projet que sur ses modalités et a ainsi permis aux participants de faire valoir leurs arguments aussi bien contre que pour ce projet.
Riches sur la question de l'opportunité du projet, les échanges le furent aussi sur ses modalités, c'est-à-dire sur le tracé retenu et ses caractéristiques, et sur ses impacts.

**Conformément aux dispositions de l'article L 121-13, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, maître d'ouvrage, a transmis à la Commission nationale sa décision du 2 mars 2006.** Il y retient le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen sur le tracé du projet présenté au débat. Des études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2 x 2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A 13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement ; cette liaison devra relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A 13 et permettre au trafic de transit venant de l'A 28 de rejoindre l'A 13 à l'est de Rouen. Ces études devront aussi évaluer la faisabilité de variantes évitant le site Natura 2000.

## Projet de contournement routier de Nice

Par lettre du 2 novembre (reçue le 19 novembre) 2004, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du projet de contournement routier de Nice.
Ce projet, dont le coût varie, selon les solutions, entre 300 et 2 400 millions d'euros, consiste à soulager l'autoroute A 8 actuelle, seul axe est-ouest offert au trafic routier de transit et au trafic local dans les Alpes-Maritimes, ainsi qu'à améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation et l'accessibilité des zones d'activité. Pour atteindre cet objectif, plusieurs possibilités sont envisagées entre La Turbie à l'est et la région de Cannes à l'ouest. Le dossier soumis au débat ne comportera que trois des solutions étudiées : une solution dite longue (2 400 millions d'euros), entre Mougins et Nice-Est, de 28 km dont 24 km en tunnel, une solution dite courte (2 000 millions d'euros), entre Biot et Nice-Est, de 25 km dont 20 km en tunnel, et une solution très courte (300 millions d'euros) consistant en un aménagement sur place de l'A 8 actuelle, dans les collines situées juste au nord de Nice entre le fleuve Var et Nice-Est. Dans les deux premières solutions, la vallée du Var est franchie par un important viaduc.

**Le 5 janvier 2005,** la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public** sur ce projet en raison de la fragilité des réseaux de transport individuel et collectif, des perspectives d'évolution, du caractère stratégique de cet axe à la fois pour l'agglomération niçoise, la région et les liaisons est-ouest à caractère national ou international, et enfin eu égard aux enjeux socio-économiques et aux impacts environnementaux du projet pour les populations et les territoires concernés. L'animation

de ce débat a été confiée à une CPDP. Lors de sa séance du **2 février 2005, Monsieur Jean-Claude Coquet** a été nommé **président de la commission particulière du débat public,** chargée d'animer ce débat. Le 11 mai 2005, ont été nommés membres de cette CPDP : Messieurs Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi et Jean-Pierre Zirotti.

**Le 5 octobre 2005,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé **le calendrier du 4 novembre 2005 au 28 février 2006.** Le déroulement du débat et les outils d'information, comme le dossier du maître d'ouvrage et ses fiches d'information thématique complémentaire, le site Internet, le mode d'emploi du débat public, le journal du débat et les nombreux cahiers d'acteurs, cahiers d'experts et cahier d'atelier, ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, deux réunions générales, sept réunions thématiques et territoriales sur le tracé du contournement et une conférence de presse ont été organisées. La CPDP a pris aussi l'initiative d'organiser des « ateliers » sur des questions spécifiques soulevées par le public et qui méritaient d'êtres approfondies, ou sur des questions pour lesquelles était demandée une expertise complémentaire. Il s'agissait de réunions réservées à un nombre limité de participants (une cinquantaine) qui recevaient à l'avance une documentation pour s'y préparer ; ces réunions étaient clairement annoncées à l'avance pour permettre à tous ceux qui le désiraient d'y participer, et le contenu en était ensuite rendu accessible à tous.

*« La CPDP a pris aussi l'initiative d'organiser des "ateliers" sur des questions spécifiques soulevées par le public et qui méritaient d'être approfondies, ou sur des questions pour lesquelles était demandée une expertise complémentaire. »*

**Par une décision du 7 décembre 2005,** la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser une **expertise complémentaire** demandée par le groupe des élus socialistes et verts du conseil général des Alpes-Maritimes, appuyée par un certain nombre d'associations. Elle devait porter sur l'intérêt comparé, la faisabilité et le coût d'une solution alternative au projet, qui combinerait les solutions 1 et 3 du dossier du maître d'ouvrage avec souterrain-tracé court à l'ouest du Var et aménagement sur place à l'est.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 26 avril 2006.** Il apparaît que durant tout le débat, les acteurs ont souhaité discuter non pas seulement d'un projet routier mais du problème plus général des déplacements dans l'agglomération niçoise et dans le département.

S'il y a eu une quasi-unanimité pour demander le développement quantitatif et qualitatif des transports en commun sous toutes leurs formes (bus, tramway, TER, etc.), cette position était justifiée par deux attitudes différentes (pour les uns, il s'agissait d'une réponse unique et autosuffisante, alors que pour les autres, même si elle était indispensable, elle devait être complétée par des aménagements routiers). En ce qui concerne l'amélioration des infrastructures routières, tous n'étaient pas partisans de la même solution mais la plupart affirmaient comme un préalable que la solution à proscrire était celle qui ressemblerait à une nouvelle version de l'A 8 *bis*.

Une demande est apparue en cours de débat et a reçu un nombre croissant de soutiens venant d'élus, d'associations et de particuliers : celle de la requalification de l'A 8 en boulevard urbain, donc sans péage. Elle a d'abord été présentée comme un complément, puis demandée seule.

Compte tenu de l'intensité des débats sur les questions que nous venons d'évoquer, les autres sujets comme les impacts environnementaux ou le coût des ouvrages n'ont tenu qu'une moindre place.

Conformément à la loi, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer devra se prononcer sur ce projet avant le 26 juillet 2006.

### Projet d'enfouissement de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine

**La CNDP a été saisie** de ce projet le **30 décembre 2004** par le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Ce projet, d'un coût estimé entre 440 et 520 millions d'euros, consiste en un prolongement de la déni-

vellation et de la couverture de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine. Cette transformation de la RN 13, requalifiée en route express, réduirait les nuisances et permettrait un aménagement de cet axe majeur de l'ouest de l'Ile-de-France.

**Le 2 février 2005,** la Commission nationale a décidé **d'organiser un débat public sur ce projet.** La CNDP a adopté cette décision tant au regard des objectifs assignés au projet qu'en raison de ses enjeux. Au titre des premiers, on trouve la réduction des nuisances sonores et la reconquête de l'espace urbain ainsi que l'amélioration de la fluidité et de la sécurité du trafic sur l'axe réaménagé. En ce qui concerne les enjeux du projet, la CNDP a considéré qu'ils comportaient une portée régionale et qu'ils étaient significatifs tant au niveau économique que sur le plan environnemental.
Monsieur Roland Peylet a été désigné président de la commission particulière du débat public chargée d'animer ce débat. Le 6 juillet 2005, Madame Marie-Françoise Sevrain, Messieurs Jean Culdaut, Michel Gaillard et Jean-Pierre Thiolon, ont été nommées membres de la CPDP.
**Le 4 janvier 2006,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public. Le calendrier du débat approuvé à cette séance a été modifié le **1er février 2006 :** le débat se déroule dès lors du **22 février au 30 mai 2006.** Les outils d'information, comme un site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat, permettent d'informer tous les publics concernés. En dehors de la séance inaugurale et de la séance de synthèse, sept réunions thématiques sont prévues.

### Projet de prolongement de la Francilienne (A 104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval

**Le 6 juin 2005, la CNDP a été saisie** par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.
Ce projet, d'un coût estimé entre 1,02 et 2,08 milliards d'euros, consiste en la réalisation du prolongement de la Francilienne entre le nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval. La longueur du tronçon, selon les combinaisons de nombreuses variantes, serait comprise entre 15 et 20 km.

**Le 6 juillet 2005,** la Commission nationale a **décidé d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet, considérant que si les objectifs assignés au projet (élément de structuration du réseau routier francilien) concernent essentiellement la région Ile-de-France, ils prennent cependant un caractère d'intérêt national au vu de l'importance de cette dernière dans le système de transport du pays. Par ailleurs, bien que cette réalisation figure depuis 40 ans dans des documents de planification, et qu'il y ait eu des phases successives de concertation et d'étude depuis 1994, le dossier laisse ouvertes les grandes options concernant ce projet. Enfin, l'importance des enjeux économiques et sociaux ainsi que les impacts sur l'environnement naturel ou urbain des diverses solutions envisagées étaient évidents.
La présidence de la commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Monsieur Jean Bergougnoux, membre de la Commission nationale du débat public. Le 5 octobre 2005, Madame Sophie Allain, Messieurs Yves Desrousseaux et Alain Mechineau ont été nommés membres de la CPDP. Madame Claudine Marlet et Madame Galiène Cohu ont été désignées membres de la CPDP respectivement le 2 novembre 2005 et le 1er février 2006.

**Le 1er février 2006,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé **le calendrier du 8 mars au 8 juillet 2006** (date de clôture reportée du 6 au 8 juillet par une **décision du 1er mars 2006**). Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, des cartes T, des cahiers d'acteurs et le journal du débat permettent d'informer tous les publics concernés. En dehors de la réunion d'ouverture et de la réunion de synthèse à Pontoise, vingt-deux réunions sont prévues, dont dix-huit réunions de proximité et quatre réunions thématiques.

### Projet de prolongement de l'autoroute A 12

**Le 6 juin 2005, la CNDP a été saisie** par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.
Ce projet, d'un coût estimé entre 350 et 570 millions d'euros selon les variantes envisagées, consiste

en la réalisation du prolongement de l'autoroute A 12 de Montigny-le-Bretonneux jusqu'aux Essarts-le-Roi, afin de permettre le rétablissement d'un niveau de service de qualité sur l'axe qui va de l'autoroute A 13 à l'autoroute A 11 via l'autoroute A 12, en dissociant, dans la traversée urbaine de Saint-Quentin-en-Yvelines, le trafic de transit du trafic local.

**Le 6 juillet 2005,** la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet. Elle a considéré qu'en dépit du caractère essentiellement local des objectifs assignés au projet par le dossier de saisine, ce même dossier indique en même temps que le projet a été inscrit dès 1976 dans les documents de planification (SDAURIF puis SDRIF), et le fait ainsi apparaître comme un élément important du système de transport francilien, lui-même facteur essentiel de l'efficacité du système d'échange national.

La présidence de la commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Monsieur Gilbert Carrère. Par une décision du 7 décembre 2005, Madame Elisabeth Pelekhine, Monsieur Francis Beaucire et Monsieur Pierre-Gérard Merlette ont été nommés membres de la commission particulière.

**Le 1er février 2006,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé **le calendrier du 3 mars au 17 juin 2006.** Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat permettent d'informer tous les publics concernés. En dehors de la réunion inaugurale et de la réunion de clôture à Montigny-le-Bretonneux, dix réunions sont prévues dont huit réunions publiques et deux auditions publiques.

**Le 5 avril 2006,** la CNDP a décidé d'organiser deux expertises complémentaires portant sur :

1. les hypothèses retenues en matière de trafic à l'horizon 2020, en tenant compte des différents projets routiers prévus dans l'Ouest parisien ainsi que des nouvelles tendances en matière d'approvisionnement logistique ;
2. l'identification et l'évaluation monétaire des impacts environnementaux directs ou indirects, immédiats ou futurs, des trois grandes familles de tracés proposés (tracés strictement urbains, semi-urbains, affectant un parc naturel régional) ; en outre, les impacts des projets sur les conditions de vie actuelles ou futures des riverains seront aussi identifiés et évalués en termes monétaires.

À la première, la CPDP a décidé de renoncer compte tenu de ce que le cabinet de conseil retenu après appel d'offres était déjà engagé dans une autre étude concernant la RN 10 et sa requalification, et qu'ainsi on aurait pu mettre en cause son impartialité. La CPDP a décidé de remplacer cette étude par une réunion à « dire d'experts », experts choisis par le maître d'ouvrage, la commission particulière et par les auteurs de la demande d'étude. Cette réunion est prévue pour le 30 mai. Par ailleurs, deux communes et le conseil régional ont annoncé leur intention d'engager des études ou une contre-expertise sur ce même sujet.

## Projet A 32

Le 20 octobre 1996, la Commission nationale du débat public avait été saisie par vingt-trois parlementaires dans le cadre de la procédure de débat public mise en place par la loi du 2 février 1995. Le 4 septembre 1997, la toute nouvelle CNDP déclarait immédiatement la demande recevable. Le 22 novembre 1997, Madame Mader-Saussaye, aujourd'hui membre de la Commission nationale du débat public, était désignée présidente de la commission particulière en charge de ce débat. Un peu plus d'un an plus tard, par une nouvelle décision, la CNDP approuvait le calendrier de ce débat qui devait se dérouler du 3 mars au 3 juillet 1999.

**Saisie par onze parlementaires[1] d'une demande d'ouverture d'un nouveau débat public sur ce projet, la CNDP avait constaté le 1er juin 2005 que cette demande était irrecevable :** s'agissant d'un projet autoroutier d'un coût supérieur à 300 millions d'euros et d'une longueur supérieure à 40 km, seul le maître d'ouvrage (en l'occurrence le ministre de l'Équipement) pouvait en effet saisir la CNDP.

**Par une lettre datée du 22 juillet 2005 (reçue le 29 juillet),** le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer **a saisi une nouvelle fois la CNDP** de ce même projet, conformément aux termes de l'article L121-12 du Code de

1. Mme Marie-Jo Zimmermann et MM. Jean Auclair, Lucien Degauchy, Claude Greff, André Schneider, Jacques Kossowski, députés ; MM. Jean-Louis Masson, Didier Borotra, Philippe Darniche, Bruno Retailleau, Jean-Paul Virapoulle, sénateurs.

l'environnement qui précise que, lorsqu'un débat public a été organisé par la CNDP, l'enquête publique doit être décidée au plus tard dans les 5 ans qui suivent la publication du bilan du Président de la CNDP : « *au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles* », ce qui implique qu'elle soit de nouveau saisie du projet.
**Le 7 septembre 2005, la CNDP a décidé de ne pas donner suite à cette saisine,** « *considérant ainsi que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas connu de modifications substantielles* ». Cette décision a été publiée au *JO* du 20 septembre 2005.
Elle fait actuellement l'objet de recours au fond devant le Conseil d'État.

## Création de lignes ferroviaires

### Projet de LGV PACA

Par lettre du 5 avril (reçue le 8 avril) 2004, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la CNDP du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.
Lors de sa séance du 5 mai 2004, la Commission nationale du débat public a considéré qu'en raison de l'importance des besoins de déplacement et de la saturation progressive des diverses infrastructures dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du caractère d'intérêt national et européen du projet et de l'importance des enjeux socio-économiques et environnementaux pour les populations et les territoires concernés que comportent les trois scénarios envisagés, il y avait lieu d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Elle en a confié l'animation à une commission particulière du débat public, sous la présidence de Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP[1].

Lors de sa séance du **3 novembre 2004,** la Commission nationale du débat public a ainsi décidé de **prolonger de trois mois,** c'est-à-dire jusqu'au **3 février 2005,** le délai de 6 mois prévu à l'article 8-I du décret du 22 octobre 2002, déférant ainsi à la demande de RFF.

Le **2 février 2005,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le **calendrier du 21 février 2005 au 21 juin 2005.** Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, une diffusion par courriel aux entreprises et administrations de la région, une distribution du *Journal du débat* dans les lieux publics des communes, un système de questions-réponses, ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, trente-neuf réunions publiques ont été organisées (dont trois générales de lancement tenant compte de l'étendue et de la diversité du territoire concerné, six thématiques, treize de proximité, trois auditions publiques et trois de synthèse et de bilan) ; des ateliers pédagogiques et des registres d'expression du public ont également été mis en place.

**Le 11 mai 2005,** la CNDP a approuvé la **demande d'expertise complémentaire** des études réalisées précédemment par Réseau Ferré de France sur la possibilité d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille – ou sur la possibilité d'un phasage des travaux combinant des sections de ligne nouvelle et des améliorations de la ligne existante – tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur le trajet Nice-Paris ou Toulon-Paris. **Le débat est alors prolongé jusqu'au 8 juillet 2005.**

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 8 septembre 2005.**
Les apports du débat sont très riches et très divers ; les positions de certains acteurs et notamment de collectivités ont sensiblement évolué ; le débat public a présenté des caractéristiques très différentes d'un département à l'autre. L'opportunité de la ligne ayant été très largement validée au cours du débat et au-delà des divergences sur le tracé, le débat a fait émerger trois conceptions de l'aménagement du territoire que l'on pourrait résumer par :
- « le TGV d'abord » : la desserte à grande vitesse est une condition nécessaire au développement et les territoires les plus enclavés doivent en bénéficier ;
- « les métropoles d'abord » : tout projet doit être arti-

1. Les autres membres de la commission étaient : Mesdames Annie Canis-Miletto et Dominique de Lauzières et Messieurs Olivier Klein, Alain Ohrel et Didier Corot (décisions du 2 juin 2004 et du 6 avril 2005).

culé autour des grandes agglomérations qui structurent le territoire régional ;
• « les territoires d'abord » : l'irrigation des territoires partage la priorité avec leur préservation.

**Trois mois après la publication du compte-rendu et du bilan et conformément aux dispositions de l'article L 121-13, RFF, maître d'ouvrage, a transmis à la Commission nationale la délibération de son conseil d'administration, prise le 6 décembre 2005, par laquelle le conseil d'administration a tiré les conclusions du débat public et approuvé la poursuite de la ligne à grande vitesse (LGV) PACA.** Au regard de l'importance des financements nécessaires à la réalisation du projet et des demandes d'expertises formulées au cours du débat, le conseil d'administration a estimé nécessaire d'approfondir la comparaison des différentes solutions en prenant pour solution de référence la LGV desservant successivement les métropoles littorales ; ces études auront pour but de préciser le temps de parcours, les dessertes et les avantages socio-économiques, avant d'arrêter le fuseau définitif.

Afin de répondre aux attentes exprimées au cours du débat, les études porteront aussi sur : les conditions de prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de « l'arc méditerranéen », l'amélioration des dessertes régionales du fret et la desserte du réacteur Iter qui doit être implanté à Cadarache.

### Projet de LGV Bordeaux-Toulouse

Par lettre du 21 juillet (reçue le 22 juillet) 2004, Réseau Ferré de France a saisi la CNDP du projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.
Lors de sa séance du 8 septembre 2004, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public, en raison de l'importance des besoins en déplacements dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et de leurs perspectives d'évolution, du caractère d'intérêt national et pour une part européen du projet, et enfin du nombre et de l'importance des enjeux en termes socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire, et des impacts sur l'environnement.

Lors de sa séance du 6 octobre 2004, la Commission nationale a désigné Monsieur Henri Demange président de la commission particulière du débat public chargée de l'organisation et de l'animation de ce débat[1].
**Le 6 avril 2005,** la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier. Le débat public s'est déroulé du **8 juin au 14 juillet et du 1er septembre au 18 novembre 2005.** Par une décision en date du **2 novembre 2005** et sur proposition de Monsieur Demange, la CNDP a **prolongé le débat de 8 jours.** Celui-ci s'est donc achevé le 25 novembre 2005.

Les réunions publiques étaient composées : de « réunions générales d'information et de lancement » dans les chefs-lieux des quatre départements concernés, de « réunions thématiques » réparties géographiquement permettant de traiter des questions générales liées aux enjeux ou aux impacts du projet (milieux naturels, aspects fonciers, fret et logistique) ou un problème local (la localisation des gares à Agen et Montauban) ; et de « réunions de restitution du débat » dans les quatre villes chefs-lieux.
La CPDP avait précisé d'emblée que ce programme n'était pas figé et qu'elle était prête à répondre à des demandes exprimées en cours de débat ; c'est ainsi qu'à la quinzaine de réunions déjà citées s'ajoutèrent sept « auditions » publiques à l'initiative d'institutions très diverses (la commission « Infrastructures » du conseil régional d'Aquitaine, les deux conseils économiques et sociaux des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, le conseil général de Lot-et-Garonne…).

Pour alimenter ces réunions, vingt contributions particulièrement intéressantes ou représentatives ont bénéficié de leur publication sous forme de « cahier d'acteur ».
Afin d'assurer l'information – initiale puis continue – du public et de permettre son expression sous différentes formes, la CPDP utilisa aussi la gamme désormais habituelle de ces moyens : conférences de presse, diffusion du dossier du maître d'ouvrage sous sa forme de synthèse (6 pages), diffusion du

1. Les autres membres de la commission particulière étaient : Reine-Claude Mader-Saussaye, Jacques Barel, Philippe Mathis, Jean-Claude Sabin, Michel Sablayrolles (décision du 1er décembre 2004).

premier journal du débat (1 275 000 exemplaires), envoi du dossier complet du débat (6 500 exemplaires), organisation d'expositions, création d'un site Internet (plus de 20 000 visites), etc.
La presse écrite régionale et locale, les radios et les chaînes de télévision relayèrent aussi l'information très régulièrement et de façon approfondie : plus de 400 articles et émissions dans la période du débat, qui ont joué un rôle essentiel car ils n'ont pas simplement rendu compte de ses différentes étapes ou diffusé des informations, mais ils ont apporté leur contribution au débat, par des articles de fond, par des tables rondes, par le courrier des lecteurs.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 18 janvier 2006.** Il faut d'abord noter que ce débat a été l'occasion pour la CNDP d'émettre pour la première fois un signal d'alarme quant à la durée de gestation des projets. Dans le bilan, le Président de la Commission nationale du débat public rappelle ainsi qu'elle se dite préoccupée d'être de plus en plus souvent saisie de projets dont l'échéance de réalisation, incertaine, est d'une dizaine d'années.
Du point de vue organisationnel, c'était la seconde fois qu'un débat avait lieu sur deux périodes distinctes, séparées par des vacances. Dans le bilan comme dans le compte-rendu, le Président de la CNDP comme celui de la CPDP concluent que cette organisation n'a pas été préjudiciable à la bonne tenue des débats, et a au contraire permis l'approfondissement de l'information et la maturation des arguments.
Ce débat a montré que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est apprécié différemment selon les zones géographiques : alors qu'en Gironde on préfère la réalisation prioritaire de la LGV Bordeaux-Espagne, dans tout le reste de la zone d'étude on souhaite la réalisation rapide de la ligne Bordeaux-Toulouse.

**Trois mois après la publication du compte-rendu et du bilan et conformément aux dispositions de l'article L 121-13, RFF, maître d'ouvrage, a transmis à la Commission nationale la délibération prise le 13 avril 2005 par son Conseil d'administration.** RFF a décidé de conduire ces études en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il doit traverser, avec le souci du respect de l'environnement et des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles. Pour la section Bordeaux-Agen, les études devront approfondir les enjeux et les impacts des différentes options de passage afin de définir, à l'issue du débat public sur la liaison Bordeaux-frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau.
Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales concernées et selon des modalités définies par le comité de pilotage.

### Projet d'extension du tramway T3

La CNDP a été **saisie le 18 avril 2005** par la Mairie de Paris mandatée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).
Ce projet, d'un coût estimé à 557 millions d'euros, consiste à étendre la ligne du tramway T3 vers l'ouest, entre le pont de Garigliano et la porte d'Auteuil, sur environ 2 km, et vers l'est, entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle sur environ 13 km. Deux tracés sont envisageables pour le projet d'extension à l'ouest : l'un par le boulevard Exelmans, l'autre par l'avenue de Versailles, la porte de Saint-Cloud et le boulevard Murat. À l'est, le tramway desservira, du sud vers le nord, les 13e, 12e, 20e, 19e et 18e arrondissements de Paris et onze communes limitrophes, d'Ivry-sur-Seine à Saint-Denis.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création de lignes ferroviaires, lorsque le coût du projet est supérieur à 300 M€ ou lorsque sa longueur est supérieure à 40 km. Le premier seuil étant dépassé, la saisine de la Commission nationale est donc justifiée.

**Le 11 mai 2005,** la Commission nationale a décidé **d'organiser un débat public** sur ce projet en raison de ses enjeux et des liens qui l'unissent avec de nombreuses autres opérations urbaines parisiennes. En effet, la CNDP a considéré que les premiers enjeux du projet, c'est-à-dire la réduction du trafic automobile et le développement des transports collectifs, présentent une importance particulière dans la région Ile-de-France et ont donc un caractère

d'intérêt national. Elle a aussi motivé sa décision par la place de ce projet parmi les nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la ville de Paris ou des communes voisines, et donc par ses impacts sur le cadre de vie des habitants des quartiers traversés. Elle faisait enfin référence à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques.

Monsieur Hubert Blanc a été désigné président de la commission particulière du débat public chargée d'animer ce débat. Le 6 juillet 2005, ont été nommées membres de la CPDP les personnalités suivantes : Madame Elisabeth Lepoutre, Messieurs Daniel Gras et Paul Baylac-Martres. Le 7 septembre 2005, Monsieur Pierre-Louis Doucet a été nommé membre de cette CPDP.

Par une lettre du **22 juillet 2005,** le maire de Paris ainsi que le président du conseil régional d'Ile-de-France informaient la CNDP de leur décision de saisir le conseil d'administration du STIF suite à la décision du Comité international olympique du 6 juillet 2005. La candidature de Paris n'ayant pas été retenue, l'extension à l'ouest depuis le pont de Garigliano jusqu'à la porte d'Auteuil, qui ne présentait plus aucun caractère prioritaire, fut retirée du dossier.

Lors de la **séance du 7 septembre 2005, le Président donna connaissance de cette lettre** reçue du président du conseil régional d'Ile-de-France et du maire de Paris qui annonçait donc que le STIF devrait, dès que son nouveau conseil d'administration serait constitué, modifier le périmètre d'extension du projet de tramway.

À la séance du 7 **décembre 2005,** Monsieur Hubert Blanc, président de la commission particulière, exposa le travail de préparation effectué depuis sa désignation puis présenta le projet de dossier du débat adressé par le maire de Paris. Sur sa proposition, et constatant que le projet était présenté dans la configuration pour laquelle le débat public avait été décidé (extensions à l'est et à l'ouest, même si la réalisation de cette dernière n'est pas encore programmée), la Commission nationale du débat public **considéra que ce dossier était suffisamment complet** pour être soumis au débat public. Elle en a aussi arrêté **le calendrier :** le débat public a donc eu lieu du **30 janvier au 15 mai 2006.**

**Par une décision du 4 janvier 2006,** la CNDP a approuvé les modalités d'organisation du débat. En dehors d'une réunion d'ouverture et d'une réunion de synthèse à l'Espace Reuilly, la CPDP avait prévu onze réunions dont cinq réunions de proximité, quatre réunions thématiques, une table ronde et un atelier. L'information et la participation du public ont été assurées par les moyens habituels (ouverture d'un site Internet interactif, carte T, édition et diffusion de journaux du débat et de cahiers d'acteurs, diffusion du dossier du maître d'ouvrage et de son dossier de synthèse, expositions itinérantes et permanentes, etc.).

### Projet de LGV Poitiers-Limoges

**La CNDP a été saisie du projet le 18 octobre 2005** par Réseau Ferré de France.
Le coût prévisionnel du projet oscille entre 1 220 et 1 685 millions d'euros. Ce projet de raccordement du Limousin aux réseaux ferroviaires français et européen à grande vitesse vise, d'une part, à renforcer les atouts de ce territoire en contribuant à son désenclavement, et, d'autre part, à renforcer les échanges entre les deux métropoles régionales limousine et poitevine, ainsi qu'avec l'ensemble de l'arc atlantique.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création de lignes ferroviaires, lorsque le coût du projet est supérieur à 300 M€ ou lorsque sa longueur est supérieure à 40 km. Ces deux seuils étant dépassés, la saisine de la Commission nationale est donc bien justifiée.

Le 7 **décembre 2005,** la CNDP a décidé, au vu de l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, **d'organiser un débat public,** et d'en confier **l'animation à une commission particulière.** La présidence de la commission particulière du

débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Madame Pierrette Larivaille.

Mme Josette Fourrier, Monsieur Michel Andrault, Monsieur André Pointud, ont été désignés membres de la CPDP le **1er février 2006,** Monsieur Michel Périgord le **1er mars 2006.**

### Prolongement de la LGV Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

**La CNDP a été saisie du projet le 1er décembre 2005** par Réseau Ferré de France.

Ce projet, dont le coût oscille entre 2 300 et 4 200 millions d'euros, devra permettre de mettre en relation les réseaux ferroviaires français et espagnols après les mises en service de la LGV Sud Europe-Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole à haute performance entre Vitoria et Irun, dite « Y basque » , en 2013. Il vise ainsi à favoriser au maximum un transfert du fret international de la route vers le fer, à améliorer significativement le temps de parcours des liaisons voyageurs au sud de Bordeaux, et à permettre le développement des transports régionaux de voyageurs en train.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création de lignes ferroviaires, lorsque le coût du projet est supérieur à 300 M€ ou lorsque sa longueur est supérieure à 40 km. Ces deux seuils étant dépassés, la saisine de la Commission nationale est donc bien justifiée.

Le **4 janvier 2006,** la CNDP a décidé, au vu de l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, **d'organiser un débat public,** et d'en confier **l'animation à une commission particulière.** La présidence de la commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Monsieur Chaussade.

Le 1er février 2006, Michèle Bordenave, Jean-Stéphane Devisse, José Haro, Olivier Klein et Jean-Yves Madec ont été désigné membres de la CPDP.

# Débats organisés par un maître d'ouvrage

## Création de lignes ferroviaires

### Projet de liaison routière sécurisée entre Saint-Denis-de-la-Réunion et l'ouest de l'île : RN 1 à la Réunion

Lors de sa séance du 10 septembre 2003, la CNDP retenait le principe d'un débat public pour ce projet de liaison routière sécurisée entre Saint-Denis-de-la-Réunion et l'ouest de l'île, mais préconisait un débat unique avec le projet de réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) dont elle avait été également saisie le 11 juillet 2003. La Commission nationale confirmait le 3 décembre 2003 qu'il y avait lieu d'organiser un débat public commun à ces deux projets, et en confia l'organisation conjointe aux deux maîtres d'ouvrage signataires du complément de saisine. Enfin, la Commission nationale donnait à Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la Commission nationale du débat public, la mission de suivre la préparation et le déroulement du débat organisé par les maîtres d'ouvrage.

Lors de sa séance du 7 juillet 2004, la CNDP a accusé réception du dossier du maître d'ouvrage et a également approuvé le calendrier du débat fixé du 2 septembre 2004 au 19 novembre 2004.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 19 janvier 2005.**

Il faut d'abord noter que ce débat revêtait une triple originalité : il se déroulait outre-mer, il portait sur deux projets en même temps et il avait été confié à deux maîtres d'ouvrage conjoints. Alors que chacune de ces originalités aurait pu occasionner des difficultés organisationnelles, il faut remarquer que ce débat s'est très bien déroulé, trois considérations étant restées bien présentes à l'esprit de ceux qui en avaient la charge : le débat public devait non seulement traiter du problème des déplacements, mais aussi permettre une approche globale et prospective des problèmes de développement de La Réunion ; le projet de « tram-train » apparaissait comme déjà très avancé, traduisant ainsi un consensus des milieux décisionnels sur cette formule de transport en commun en site propre, et le débat

portait donc davantage sur les modalités du projet ; enfin, il fallait tenir compte des considérations démographiques propres à l'île et notamment de la forte composante de jeunes (50 % de la population).
Sur le fond, le débat a d'abord permis de dégager une série de réflexions relatives au coût des projets et à l'importance relative de cet investissement par rapport à des projets d'une autre nature (projet éducatif, social, etc.).

Concernant les transports collectifs, le débat aura permis de faire prendre conscience à toute la population de l'importance du développement des réseaux de transports collectifs. Cela admis, la majorité ont pu cependant critiquer le choix du tram-train par rapport à un réseau de bus considéré comme moins coûteux et plus rapide à mettre en place. En ce qui concerne la nouvelle liaison routière, la nécessité d'améliorer sa sécurité et la régularité de son exploitation n'est contestée par personne, mais les solutions envisagées sont apparues différentes selon les acteurs du débat.

**Moins de 3 mois après la publication de ce compte-rendu et de ce bilan, et conformément aux dispositions de l'article L 121-13, les maîtres d'ouvrage ont transmis à la Commission nationale copie de leur décision prise respectivement le 30 mars 2005 par le conseil régional et le 11 avril 2005 par le ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer.**

Suite au débat, le conseil régional a décidé de poursuivre son projet en réalisant un tram-train de Saint-Benoît à Saint-Paul, *via* Saint-Denis. Il a cependant pris l'engagement d'étudier une modification de l'itinéraire en envisageant une extension jusqu'à Saint-Joseph.

Le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a, pour sa part, réorienté son projet en donnant la priorité aux aménagements de sécurité, en abandonnant aussi plusieurs options dont la digue en mer et en relançant des études sur les deux variantes que sont l'aménagement le long du littoral et le passage par les Hauts.

Le déroulement de ce débat est une expérience réussie de l'organisation d'un même débat sur deux projets connexes. Les décisions prises par chaque maître d'ouvrage et propres à chaque projet montrent que la réunion de ces deux débats ne s'est pas faite au détriment des projets respectifs mais qu'elle a au contraire permis d'assurer leur coordination.

## Création ou extension d'infrastructures portuaires

### Projet d'extension du port de Granville

Le **17 novembre 2005, la CNDP a été saisie** du projet d'extension du port de Granville par le président du conseil général de la Manche.

Le port de Granville étant aujourd'hui trop étroit pour répondre aux nouvelles demandes des quatre activités qui y cohabitent (la pêche, la plaisance, le transport des passagers et le commerce des marchandises), le département de la Manche a décidé d'agrandir les surfaces portuaires abritées en créant de nouveaux ouvrages maritimes de protection et à réaménager les espaces à terre (terre-pleins, voies de circulation, etc.). Le coût de ce projet, évalué à 112 millions d'euros, place l'extension du port de Granville dans la catégorie des projets à publier et pouvant faire l'objet d'une saisine sans rendre celle-ci obligatoire.

Les objectifs et caractéristiques essentielles du projet ont donc fait l'objet d'une publication datée du **6 mai 2005. En saisissant la CNDP le 17 novembre 2005, le président du conseil général de la Manche était forclos. C'est ce que précisa la CNDP dans sa décision du 7 décembre 2005 en accordant son aide et ses conseils méthodologiques pour l'organisation d'un débat public local[1].** Le conseil général de la Manche a souhaité en bénéficier pour organiser un débat local reprenant les orientations méthodologiques prônées par la CNDP et en particulier, il a demandé à la Commission nationale de désigner une personnalité indépendante chargée d'organiser localement le débat. La Commission nationale a accepté et désigné Monsieur Jacques Barel lors de la réunion du 3 mai 2006.

1. Cette proposition de conseil sera évoquée plus loin dans le rapport.

### Projet de développement portuaire de Bastia

**La CNDP a été saisie** du projet le **3 mars 2006** par le président de la Collectivité territoriale de Corse.

Ce projet, dont le coût est estimé à 213 millions d'euros, consiste d'une part en un aménagement du site actuel, de manière à le rendre plus fonctionnel et à accroître ses capacités d'accueil (construction d'un poste à quai sud, réalisation d'une première tranche d'extension du terre-plein nord, rescindement du quai 3, démolition du tenon poste 8, dragage du bassin Saint-Nicolas) ; et d'autre part en la réalisation d'un nouvel équipement portuaire au sud de la commune, au lieu-dit la Carbonite.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création ou l'extension d'infrastructures portuaires, lorsque le coût du projet est supérieur à 150 M€ ou lorsque sa superficie est supérieure à 200 ha. Le premier de ces deux seuils étant dépassé, la saisine de la Commission nationale était bien justifiée.

Par une décision en date du **5 avril 2006,** la CNDP a décidé que ce projet devait donner lieu à **débat public** en raison de la place importante tenue par le port de Bastia dans le trafic maritime de la Corse et de son rôle dans la continuité territoriale entre l'île et le continent ; mais aussi au vu des enjeux économiques liés au renforcement de la capacité d'accueil maritime de la Corse, des liens entre le projet et les problèmes plus généraux d'aménagement de l'agglomération de Bastia, et des impacts possibles des deux variantes du projet sur les milieux terrestres et surtout maritimes. Elle a aussi jugé que la concertation menée jusqu'alors n'avait pas encore fait une place suffisante à l'information et surtout à l'expression de la population. Elle a décidé par la même décision que ce débat serait **organisé par le maître d'ouvrage.**

À ce titre, ce dernier **devra désigner une personnalité indépendante, dénommée « président du débat », chargée de l'animation du débat** selon les principes et les méthodes préconisés par la CNDP et auquel il soumettra un dossier destiné au débat, ainsi que le calendrier et les modalités d'organisation du débat qui seront proposés à la CNDP. Par cette même décision du 5 avril 2006, **Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la CNDP, a été chargé du suivi** de la préparation de ce débat.

# Concertation recommandée

## Projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées

### Projet de liaison routière entre A 1 et A 15, dite « avenue du Parisis »

**La CNDP a été saisie le 22 février 2006** par le président du conseil général du Val-d'Oise.
Ce projet dit « avenue du Parisis », dont le coût oscille entre 375 et 450 euros, est une infrastructure routière de type boulevard urbain reliant les autoroutes A 1 et A 15 sur un linéaire de 19 km. À ce jour, deux tronçons d'une longueur de 6 km ont déjà été mis en service à chaque extrémité. La section qui reste à réaliser représente un itinéraire de 13 km.

Aux termes du décret du 22 octobre 2002, fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP la création de routes ou d'autoroutes, lorsque le coût du projet est supérieur à 300 M€ ou lorsque sa longueur est supérieure à 40 km. Le premier critère étant rempli, la saisine de la Commission nationale est donc bien justifiée.

Par une décision en date du **5 avril 2006,** la CNDP a jugé **qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public** sur ce projet tant au regard de l'état d'avancement du projet (acquisitions foncières réalisées par l'État, crédits inscrits dans plusieurs contrats de plan État-Région permettant la réalisation successive de plusieurs sections situées aux deux extrémités du projet…) que de son caractère local et de la concertation déjà menée en 2005 avec les collectivités locales et les associations de riverains. Au demeurant, elle a **recommandé une concertation** prise en charge par le conseil général du Val-d'Oise en raison de la diver-

sité et parfois de l'importance des impacts possibles du projet sur l'environnement urbain ou naturel. Le conseil général du Val-d'Oise sera tenu d'informer la CNDP à toutes les étapes de cette concertation et de lui adresser un compte-rendu final.

### Création de lignes ferroviaires

#### Projet de ligne ferroviaire nouvelle « Eleonor »

Saisie par Réseau Ferré de France le 10 juillet 2003, la CNDP a considéré, le 10 septembre 2003, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation, qui ne sera engagée qu'après publication par RFF de sa décision tirant les conclusions du débat public sur le projet CDG Express. RFF devra rendre compte de cette concertation à la CNDP.

Par une **lettre du 26 mai 2005**, le directeur régional de RFF faisait part au Président de la CNDP de l'état d'avancement de la concertation et des perturbations qu'avait connues le projet. En effet, celui-ci était largement dépendant du projet CDG Express, qui a subi de profondes modifications. Par ailleurs, la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques de 2012 prévoyait l'installation du village olympique à proximité immédiate du débouché du tunnel Eleonor. Dans ce contexte, la faisabilité même du projet avait été remise en question.

La Commission nationale attend maintenant de RFF qu'il se prononce sur la poursuite du projet et sur ses conditions.

## Projets publiés

### Projet publié faisant l'objet d'une saisine

Un projet publié a fait l'objet d'une saisine qui est en cours d'examen par la Commission nationale du débat public. Il s'agit du prolongement de l'A 16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne.

#### Prolongement de l'autoroute A 16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne : publication du 6 février 2006

Le prolongement de l'A 16 a pour objectif d'orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A 16 vers le réseau francilien de voies rapides. Il permettra également de réduire l'attractivité de la RN 1 pour le trafic de transit et d'améliorer les échanges entre la Francilienne, l'autoroute A 16 et la RN 1. **La CNDP a été saisie le 5 avril 2006** par le conseil régional d'Ile-de-France et l'association France nature environnement de ce projet.

### Projets publiés n'ayant pas fait l'objet d'une saisine

Certains projets concernant le secteur des transports, qui ont fait l'objet d'une publication et qui ont été portés à notre connaissance, n'ont pas donné lieu à une saisine de la CNDP.

#### Renforcement de l'artère de Guyenne entre Laprade et Captieux

Le projet consiste à renforcer la canalisation de transport de gaz « artère de Guyenne » entre Laprade (Charente) et Captieux (Gironde). Il a été publié le 28 juillet 2005 et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

#### Aménagement à 2 x 2 voies entre Saint-Omer et l'A25

Ce projet porté par le ministère de l'Équipement consiste en l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 42 sur la section Est entre Saint-Omer et l'A 25 à Bailleul, d'une longueur de 29 km. Le coût de cet aménagement a été évalué à 145 M€. Conformément à la réglementation en vigueur, il a fait l'objet d'une publication dans un quotidien national et un quotidien régional le 23 février 2005. Aucune saisine n'est intervenue dans le délai des deux mois.

#### Tramway de l'agglomération brestoise

Ce projet de réalisation d'une ligne de tramway est-ouest est conduit par la communauté urbaine

de Brest. Le montant de ces ouvrages s'élève à 245 M€. C'est le 22 avril 2005 qu'il a été porté à la connaissance du public. Aucune saisine n'a été enregistrée à la CNDP avant le 22 juin 2005.

### Transport en commun en site propre du Val de Seine

Les objectifs de ce projet sont, d'une part, d'améliorer la desserte locale et de desservir en transports collectifs les populations et emplois qui vont s'implanter sur les terrains anciennement exploités par Renault (secteur du Trapèze et de l'île Seguin) et, d'autre part, d'améliorer le maillage de la ligne de tramway T2 aux lignes 9 et 10 du métro, en contribuant à la réalisation d'un schéma d'infrastructures cohérentes à terme. Ce projet est porté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et son coût pourra évoluer de 135 à 205 M€. Publication a été faite de ce projet le 27 juillet 2005. Aucune saisine n'est intervenue avant le 27 septembre 2005.

# Débat public sur les grandes options en matière d'environnement et d'aménagement dans le secteur des transports

## Problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Comme cela a déjà été évoqué dans les rapports 2003 et 2004, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a annoncé en différentes occasions son intention de saisir la Commission nationale en vue de l'organisation d'un débat général sur les problèmes de circulation dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.
Le gouvernement a cependant souhaité, en préalable à tout débat public, que soit menée *« une consultation des conseils régionaux de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et des principaux élus territorialement concernés afin d'enrichir la réflexion de l'État et rechercher ainsi une vision partagée de la façon d'assurer la satisfaction des besoins de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ».*

Le ministre de l'Équipement avait ainsi transmis le 4 novembre 2004 à la Commission nationale ce document intitulé *Vallée du Rhône et arc languedocien : Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports.*

**À l'issue de cette consultation, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, conjointement avec le ministre de l'Écologie et du Développement durable, a saisi la Commission nationale le 6 juin 2005.**
Le gouvernement souhaitait l'engagement d'un débat public afin d'être éclairé sur la manière dont est perçu le fonctionnement actuel du système de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, sur les orientations souhaitables pour améliorer les transports et sur l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures regroupées en six familles proposées par l'État.
En raison de la situation actuelle et des perspectives d'évolution des flux de transports, de la place essentielle que tiennent ces axes dans le réseau de transport national et européen, et de l'importance des enjeux de toute nature qui s'attachent à la définition pour ces axes d'une politique des transports à moyen et long terme, la Commission nationale a décidé le **6 juillet 2005 d'organiser un débat public sur ce sujet. Elle en a confié l'animation**

**à une commission particulière du débat public,** sous la présidence de Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP. Le 7 septembre 2005, Monsieur Paul Vialatte a été nommé membre de la CPDP, Madame Anne Devailly et Monsieur Dominique Bourg le 5 octobre 2005, Monsieur Philippe Bovy, Monsieur Noël Lebel et Monsieur Claude Leroi le 2 novembre 2005.

Par une décision du **1er mars 2006**, la CNDP a approuvé le calendrier et les modalités du débat. Il a lieu du **27 mars au 26 juillet 2006.** Outre une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement et une réunion finale de synthèse, vingt-six réunions sont prévues dont treize réunions territoriales, dix réunions thématiques et trois auditions publiques.



# Les autres secteurs d'activité de la CNDP

## Le suivi des projets

L'article L.121-1 du Code de l'environnement précise que « *la Commission nationale du débat public veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie, jusqu'à la réception des travaux* ».
De plus, « *la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique* ».
De janvier 2005 à avril 2006, la Commission nationale a été informée du déroulement, à diverses étapes de leur avancement, des dossiers dont elle avait été saisie.

### Le suivi des débats publics

#### Projet de contournement autoroutier de Bordeaux

Saisie par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer le 28 janvier 2003, la CNDP lors de sa séance du 5 mars 2003, avait considéré que ce projet devait faire l'objet d'un débat public et elle en avait confié l'animation à une commission particulière présidée par Monsieur Dominique Moyen.

Le compte-rendu et le bilan été rendus publics le 8 mars 2004. Dans le délai de trois mois fixé par l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer avait rendue publique le 14 mai 2004 sa décision de poursuivre les études de la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux en tracé neuf, en recherchant une solution de passage par l'ouest. La décision est parue au *Journal officiel* le 5 juin 2004.

Le 4 août 2004, les associations Aquitaine alternatives, Fédération Sepanso, bassin d'Arcachon écologie et CLCV Gironde avaient déposé un recours contre cette décision du 14 mai 2004 consécutive au débat public.
**Par une décision du 28 décembre 2005, le Conseil d'État a transmis la requête de ces associations au tribunal administratif de Bordeaux pour examen.** La décision du ministre de l'Équipement ne peut en effet être rattachée à un autre recours portant sur une décision de la CNDP relevant légalement de la compétence du Conseil d'État, et ce dernier n'a pas plus à connaître en premier ressort des décisions ministérielles non réglementaires.

## Projet de Notre-Dame-des-Landes

Par lettre du 3 mars 2004, le préfet de la région Pays de la Loire a notifié à la Commission nationale le mandat qui lui avait été donné par le Premier ministre de poursuivre les études concernant le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes avant le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue à la fin de l'année 2006. Sous son autorité a été mis en place un comité de pilotage qui doit permettre de poursuivre la concertation et faciliter l'information des populations concernées.

Le 18 novembre 2004, le préfet de la région Pays de la Loire a informé la CNDP du dispositif d'information mis en place depuis mars 2004 (site Internet, permanence téléphonique, prise de rendez-vous).

Par une lettre du **26 avril 2005,** le préfet de la région Pays de la Loire a continué à tenir la CNDP informée des travaux du comité de pilotage en lui transmettant notamment le **compte-rendu de la réunion du 7 mars 2005** qui a permis de retenir le scénario définitif d'implantation des pistes, de l'aérogare et de la desserte routière. Ce scénario a su recueillir un avis favorable de l'ensemble des collectivités concernées. Le préfet ajoutait que le projet définitif allait désormais faire l'objet de concertations et d'études détaillées pour produire le dossier de la déclaration d'utilité publique (DUP) pour la mi-2006.

Du **compte-rendu de la réunion du comité de pilotage du 27 juin 2005,** transmis le 7 juillet 2005, il ressort que l'ensemble des études et concertations se poursuivaient dans le respect de l'objectif de production d'un dossier de DUP à la mi-2006. Un périmètre de délaissement a été décidé en concertation avec les élus locaux et il doit faire l'objet prochainement d'un décret d'application de l'article 155 de la loi du 27 février 2002[1].

Par ailleurs, le conseil général de la Loire-Atlantique a présenté un dispositif foncier répondant au double objectif d'aménagement du territoire et de limitation des inquiétudes des riverains. Dans ce périmètre, les personnes intéressées pourront se tourner vers le conseil général pour vendre leur habitation dans le cadre d'une procédure amiable. Le préfet a informé le Président qu'une large information des populations sur ces dispositions allait être organisée. Il a aussi indiqué que le centre d'appels restait ouvert et que les cartes pourraient être consultées dans les mairies.

Enfin, le préfet précisait que toutes ces informations étaient communiquées aux associations concernées après chaque réunion du comité de pilotage.

En août 2005, le préfet de la région Pays de la Loire a transmis à la CNDP le document d'information diffusé à plusieurs milliers d'exemplaires aux riverains de l'aéroport futur, qui contient des cartes détaillées du projet.

**La régularité des échanges entre le préfet de la région Pays de la Loire et la CNDP illustre le travail de suivi du projet confié par la loi à la Commission nationale du débat public.**

Un recours déposé par l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes auprès du tribunal administratif de Nantes avait été transmis[2] par cette juridiction au Conseil d'État légalement compétent. **Par une décision du 28 décembre 2005, l'Association requérante a été déboutée de sa requête.** À cette occasion, le Conseil d'État a précisé que les dispositions de l'article 8 de la convention d'Aarhus selon lesquelles « *chaque partie s'emploie à promouvoir une participation effective du public à un stade approprié* », créent seulement des obligations entre les États parties à la convention sans produire d'effets directs dans l'ordre juridique interne ; il a fait la même interprétation des dispositions de l'article 6§4 de la même convention selon lesquelles « *chaque partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence* ».

## Projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle : projet CDG-Express

La CNDP décida d'organiser un débat public sur ce projet et celui-ci se déroula du 25 août au 15 décembre 2003. Le compte-rendu et le bilan de ce débat ont été rendus publics le 13 février 2004.

1. Loi relative à la démocratie de proximité.

2. Ordonnance du 4 mai 2004.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France prit la décision[1] de poursuivre les études de la réalisation d'un service ferroviaire entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle et d'approfondir les études d'une solution alternative dite « Virgule » proposée au cours du débat pour les amener au même niveau que celles du projet de base. Cette liaison « Virgule » partirait de la gare de l'Est et rejoindrait la ligne du RER B à hauteur du secteur de la Chapelle aux limites de Paris et de Saint-Denis ; la liaison utiliserait ensuite la ligne de Mitry jusqu'à Villeparisis et rejoindrait Roissy par une ligne nouvelle à réaliser le long de la ligne TGV d'interconnexion.

Conformément aux conclusions de la délibération du conseil d'administration de RFF, **une note de présentation sur la « solution Virgule »** a été éditée par le GIE CDG express en **février 2005. Le 5 du même mois, RFF** a réuni tous les acteurs pour leur **faire part de sa décision de retenir en définitive la solution « Virgule »**, et le 7 **mars** le GIE a présenté publiquement **le nouveau projet de liaison ferroviaire CDG Express.** Une brochure de présentation a été éditée conjointement par ADP, RFF, la SNCF et CDG Express en août 2005.

À la différence du projet initial fondé sur la création d'infrastructures spécifiques entraînant un parcours souterrain de plus de 10 km, le nouveau projet recherche l'utilisation optimale des infrastructures existantes tout en répondant aux exigences commerciales du projet de service et en préservant l'indépendance des autres circulations, pour un coût inférieur de 200 millions d'euros. En outre, il ouvre des opportunités pour d'autres dessertes.

RFF comme le GIE CDG Express ont tenu à continuer à faire participer les acteurs au développement d'un projet né du débat public.

**Le projet ainsi modifié est un bon exemple de l'intérêt du débat public pour le maître d'ouvrage et de son écoute des acteurs du débat.**

### Projet de liaison autoroutière Amiens – Lille – Belgique

La CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Celui-ci s'est déroulé du 29 septembre 2003 au 20 janvier 2004. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 19 mars 2004. Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a rendu publique, le 17 juin 2004, sa décision de poursuivre le principe de réalisation d'une liaison autoroutière entre Amiens, Lille et la Belgique (LAALB).

**Le 10 juin 2005,** le directeur régional de l'Équipement (région Nord-Pas-de-Calais) **informait le Président de la CNDP des suites données au débat public** sur ce projet. Il portait notamment à la connaissance de la Commission la réalisation d'études préliminaires et les choix qui guidèrent la mise en œuvre du dispositif de pilotage et de concertation. Était jointe à son courrier une lettre du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer qui établissait le cahier des charges détaillé des études préliminaires de la LAALB à réaliser.

Le processus devait aboutir, selon la direction régionale, au choix de quelques fuseaux qui seront soumis à la concertation durant cette année (2006) ; la décision ministérielle de choix du fuseau de 1 000 mètres devant quant à elle être prise à la fin de l'année 2006.

## Le suivi des concertations recommandées

### Projet de ligne à grande vitesse Sud Europe – Atlantique

Le 7 mai 2003, la CNDP avait estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet mais avait recommandé à RFF la poursuite de la concertation engagée et en précisait les modalités.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret du 22 octobre 2002, Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du 3 mars 2004, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport, qui sera rendu public et joint le moment venu au dossier d'enquête publique.

1. Le 13 mai 2004.

**Le premier tronçon Bordeaux-Angoulême** a été soumis à **l'enquête publique et les conclusions** de cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ont été rendues publiques **le 16 août 2005. Un avis favorable** a été donné sous quelques réserves et recommandations.

**Pour le second tronçon Tours-Angoulême, 2005 fut l'année de la concertation : elle a commencé le 21 mars 2005** par la présentation du tracé initial au comité de pilotage.
Dans le cadre de la mission confiée à la CNDP de veiller au bon déroulement de la concertation, *le Comité TGV Réaction Citoyenne* lui a demandé que des réunions publiques soient organisées, ce qu'elle a recommandé au préfet et qui a été fait.

En ce qui concerne le bilan de la concertation, un rapport intermédiaire devrait être transmis à la Commission nationale avant la fin de l'année 2006.

**Enfin, deux recours avaient été déposés devant le Conseil d'État contre la décision de la Commission nationale en date du 7 mai 2003, par laquelle elle décidait qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et dans laquelle elle recommandait à RFF de mener une concertation.**
Ces deux recours ont été formés respectivement par le *Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxance (CCNTGV)* et par *l'Association Linars Nouère Charente.*
Par décision du **20 avril 2005,** le Conseil d'État a conclu **au rejet de ces requêtes en premier et dernier ressort.**

## Projet de ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire

Le 7 mai 2003, la CNDP avait estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais recommandait à RFF de poursuivre la concertation engagée et en précisait les modalités.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret du 22 octobre 2002, Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place en mars 2003 sur ce projet. Lors de sa séance du 3 mars 2004, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport, qui sera rendu public et joint au moment venu au dossier d'enquête publique.

Remis en septembre 2005, le dossier d'avant-projet sommaire a été approuvé par le ministre chargé des Transports dans sa décision du 26 janvier 2006.

**RFF a transmis le bilan de la concertation daté d'avril 2006 à la CNDP** qui l'examinera à une prochaine réunion.
Le dispositif de concertation mis en œuvre par RFF comportait la création d'un site Internet, l'organisation de conférences de presse et la mise en place de points-presse, la réalisation de fiches thématiques d'information, la pose d'affichettes et la distribution de lettres d'invitation aux réunions publiques.
Sept réunions intercommunales se sont tenues en octobre 2003 ainsi que vingt-sept réunions publiques communales d'introduction à la concertation. Des fiches d'échanges ont été distribuées lors de ces réunions publiques pour que chaque participant fasse part de ses observations. À l'issue des réunions publiques programmées, trente et une autre réunions publiques ont été organisées ainsi que deux réunions de conseils municipaux permettant notamment de présenter les alternatives de tracé qui avaient émergé du dialogue engagé avec les élus et les habitants. En tout, c'est donc soixante réunions publiques qui ont été organisées de la mi-octobre à décembre 2003. Le tracé a ensuite été ajusté dans un processus d'élaboration concerté, jusqu'à être stabilisé en janvier 2004. Après février 2004 se sont déroulées la consultation formalisée des services de l'État (printemps 2004) puis celle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations (d'automne 2004 au printemps 2005).
Les principales questions auxquelles RFF a eu à répondre concernent des demandes de modifications du tracé, l'impact du projet sur des propriétés particulières notamment à vocation agricole, la consistance des équipements techniques tels que les sous-stations, les modalités de rétablissement des réseaux de communication – notamment les voies routières – sur l'ensemble du tracé, les conséquences

environnementales et paysagères de la future LGV ainsi que les nuisances sonores, et enfin toutes les questions liées à l'expropriation (périmètre, délais, etc.). La concertation fait apparaître des difficultés d'insertion en certains points du tracé.

### Projet de canal Seine Nord Europe

Le 18 mai 2004, le président de Voies navigables de France a saisi la Commission nationale du projet de canal Seine Nord, qui constitue la partie française de la liaison européenne Seine-Escaut.
Le 7 juillet 2004, la Commission nationale avait considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de canal Seine-Nord Europe mais avait recommandé une concertation à Voies navigables de France.

Monsieur Jean-Stéphane Devisse, membre de la CNDP chargé de suivre le déroulement de cette concertation, avait rendu compte, lors de la séance du 3 novembre 2004, de l'installation de la Mission Seine Nord Europe ainsi que du calendrier et des grandes orientations de la concertation.
**Une première phase d'information et de dialogue avec les décideurs et acteurs locaux** s'est déroulée **d'octobre 2004 à mars 2005.**
Puis, **d'avril à août 2005, la concertation s'est poursuivie autour des premières analyses des différentes solutions** pour le passage du tracé.
Enfin, **d'octobre à décembre 2005, la concertation avec les acteurs du territoire concerné s'est prolongée par une phase de consultation des collectivités territoriales, des instances socio-économiques et des associations,** sous l'égide du préfet coordinateur et déclinée au niveau départemental par les préfets des départements de l'Oise, de la Somme, du Nord et du Pas-de-Calais.

**Voies navigables de France prévoyait que le dossier d'avant-projet serait finalisé de janvier à mars 2006 pour le remettre *in fine* au ministre chargé des Transports au printemps 2006.** Il était prévu qu'il propose le tracé de la bande des 500 m au sein de laquelle s'inscrirait le tracé de l'ouvrage, issu de la superposition des contraintes diverses et des avis exprimés au cours de l'ensemble du processus de concertation. Ce dossier doit permettre ainsi la **mise à l'enquête publique** qui pourrait commencer en **septembre 2006.** Si tout se passe dans les délais ainsi présentés, Voies navigables de France prévoit une **mise en service de l'ouvrage en 2012.**

## Les appuis méthodologiques

Selon les termes de la loi, la CNDP *« conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet »* ; et elle *« a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et à développer la concertation avec le public ».*

### La politique de l'eau

Par lettre du 3 septembre 2004, le ministre de l'Écologie et du Développement durable avait rappelé que la directive-cadre sur l'eau, transposée par la loi 2004-338 du 21 avril 2004, prévoyait la consultation du public à différents stades de sa mise en œuvre. Le ministre avait alors sollicité l'avis de la Commission nationale du débat public *« afin d'organiser dans les meilleures conditions le déroulement de la consultation du public »* portant sur les *« questions importantes »* qui se posent en matière de gestion de l'eau dans chaque bassin hydrographique et sur le programme de travail et son calendrier pour la révision des SDAGE. Cette démarche s'inscrivait dans le prolongement du débat national sur la politique de l'eau pour lequel le ministre de l'Écologie et du Développement durable avait saisi[1] la CNDP d'une demande d'avis sur la façon d'y associer le public.

Dans son avis du 6 octobre 2004 concernant l'article 14 de la directive[2], la Commission nationale avait aussi recommandé une information progres-

1. Le 5 février 2003.

2. Article relatif au public visé par la consultation.

sive du public d'abord au niveau national puis au niveau de chaque bassin.
Sur le plan national, il était suggéré au ministère de concevoir un document apportant les informations générales sur : le cycle de l'eau, les problèmes généraux de gestion de l'eau, les institutions chargées de la gestion de l'eau et leurs rôles respectifs, le processus de mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau, le calendrier général de la démarche et la phase de consultation prévue en 2005, ses objectifs et ses suites. Il lui était également suggéré de définir la conception d'ensemble du questionnaire qui servirait à consulter la population au niveau de chaque bassin ainsi que la campagne de communication qui annoncerait puis accompagnerait la phase de consultation du public. Il avait aussi été proposé de soumettre le document d'information national, le questionnaire et le programme de la campagne de communication à une instance qui garantirait la transparence du processus et donc la confiance de la population.
Il avait été prévu qu'un document serait soumis au public pour présenter les questions importantes et le programme de travail pour la gestion de l'eau dans chaque bassin.

À la demande du ministre de l'Écologie et du Développement durable, la CNDP avait désigné le 1er décembre 2004, Madame Reine-Claude Mader-Saussaye et Messieurs Claude Guillerme et Jean-Luc Mathieu comme participants au comité national de suivi de la consultation du public.

Lors de la séance du **5 avril 2006,** M. Guillerme a rendu compte des consultations du public organisées par le ministre ; il a notamment évoqué la nécessaire coordination des modes de communication entre les différentes agences de bassin.

## Le projet d'unité de traitement thermique des déchets ménagers et assimilés de la Communauté urbaine de Marseille

### Une saisine jugée non recevable

La CNDP fut saisie par deux lettres d'une demande de débat public sur le projet de création d'une unité de traitement thermique des déchets ménagers et assimilés de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (CUMPM). La première, datée du 24 septembre 2004, était signée du président du SAN Ouest Provence. WWF était l'auteur de la seconde datée du 27 septembre 2004. Par une lettre du 29 septembre 2004, le Président de la CNDP avertit le président de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole de cette saisine et lui demanda de lui communiquer le dossier de présentation du projet. Ce dossier lui fut transmis le 28 octobre 2004.

Le projet, bien que d'un coût (bâtiment et infrastructures) inférieur au seuil (150 millions), avait fait l'objet de deux publications successives dans *La Provence* (édition du 26 juillet 2004) et dans *Le Monde* (édition du 28 juillet 2004). Il consiste en la création d'une usine d'incinération des déchets ménagers et assimilés dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. D'une capacité de 300 000 tonnes, il est d'une grande ampleur pour ce type d'unité.

Ce projet « publié » pouvait donc faire l'objet d'une saisine conformément au décret du 22 octobre 2002. Il s'agissait bien d'un projet industriel dont seul le coût des bâtiments et infrastructures, en l'occurrence 90 M€, devait être pris en compte.

Le 1er décembre 2004, la Commission nationale jugea les deux saisines irrecevables en raison du coût du projet inférieur aux seuils, et elle constata qu'il n'était donc pas possible d'organiser un débat public.

### La contestation de la décision de la CNDP

Par une lettre du 15 décembre 2004, le président du SAN Ouest Provence demanda le réexamen de la saisine. Le 17 décembre 2004, le conseil régional de Provence-Alpes-Côtes d'Azur décida de s'associer à la demande du SAN Ouest Provence et d'autoriser son président à saisir la CNDP. Il décida aussi de demander à la CNDP que la région soit entendue dans le débat public et il se prononça pour un moratoire sur toute décision relative à l'unité de traitement. Une lettre du président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur fit part de cette délibération au Président de la CNDP le 29 décembre 2004.

**Lors de la première séance plénière de l'année 2005,** les demandes convergentes du président du SAN Ouest Provence et du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur furent portées à la connaissance des **membres de la Commission qui jugèrent que ces demandes appelaient une réponse détaillée de la part de la Commission** pour expliciter la décision prise.
Par une lettre du 27 janvier 2005, le président du SAN Ouest Provence annonçait au Président de la CNDP son intention de former un recours devant le Conseil d'État contre la décision du 1er décembre 2004.

**La requête au fond formée par le président du SAN Ouest Provence, enregistrée le 21 février 2005** au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, fut accompagnée d'un recours en référé. Ces recours devaient permettre de préciser les termes du décret de 2002 et de trancher entre deux interprétations opposées du champ d'application de la catégorie « équipements industriels » (annexe du décret du 22 octobre 2002, 11°).
Statuant en référé, le Conseil d'État **jugea le 17 mars 2005** qu'en l'état de l'instruction et eu égard à son office, **aucun des moyens avancés pour le compte du SAN Ouest Provence ne paraissait de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision de la CNDP** prise le 1er décembre 2004.
Dans sa décision au fond, datée du **28 décembre 2005, il débouta définitivement le SAN Ouest Provence de sa demande.** Le Conseil d'État confirma donc l'interprétation des termes de l'annexe du décret donnée par la CNDP en jugeant que **celle-ci *« n'a pas commis d'erreur de droit en excluant du coût de l'installation, pour apprécier si elle avait été saisie à bon droit par le syndicat d'agglomération requérant, les équipements dont elle sera dotée, destinés au traitement des déchets ».*** Le recours était en effet prioritairement fondé sur l'opposition de deux interprétations des termes « bâtiments et infrastructure ». Le SAN Ouest Provence contestait le fait que la CNDP ait exclu de cette évaluation tout ce qui faisait le cœur du projet industriel, c'est-à-dire la totalité de l'infrastructure industrielle, composée notamment des équipements d'incinération, de récupération d'énergie, de valorisation énergétique, de réception, tri, manutention des déchets, de méthanisation, de compostage, etc. Une telle interprétation aurait, selon lui, vidé le texte de tout sens et de toute portée en matière d'équipements industriels.
La CNDP a, pour sa part, considéré que les termes « bâtiments et infrastructures » devaient être interprétés strictement et que le coût indiqué par la Communauté urbaine de Marseille pour cette partie du projet était justifié. Selon la CNDP, les travaux préparatoires à la rédaction du décret de 2002 vont nettement dans ce sens et, de fait, à la différence d'autres catégories d'équipements, pour les équipements industriels l'annexe du décret dit explicitement que seuls les « bâtiments et infrastructures » doivent être pris en compte. La CNDP a donc respecté la volonté du pouvoir réglementaire et a considéré que les termes « bâtiments et infrastructures » devaient être d'interprétation stricte. C'est cette dernière interprétation que le Conseil d'État a validée.

Cette décision a aussi été l'occasion pour le Conseil d'État de confirmer l'interprétation stricte que la CNDP avait faite de ses pouvoirs d'appréciation du coût des projets.
En l'espèce, la CNDP considérait qu'elle avait pris acte du coût des « bâtiments et des infrastructures », indiqué clairement et de manière détaillée par le maître d'ouvrage dans son dossier de saisine, et justifiait sa décision en précisant qu'elle n'avait pas les moyens matériels et humains, ni la vocation légale, de vérifier les éléments fournis par le maître d'ouvrage ; elle ajoutait qu'au demeurant les coûts avancés n'apparaissaient pas incohérents, comparés à ceux d'autres projets de même nature.

### La réponse aux demandes de conseils méthodologiques

Dans sa décision du 1er décembre 2004, la CNDP avait, parallèlement à sa décision d'irrecevabilité de la saisine, pris l'initiative de proposer son appui méthodologique pour l'organisation d'un débat public local.
**Le président de la Communauté urbaine de Marseille, par lettre du 19 janvier, avait également**

**sollicité le conseil et l'appui méthodologique de la CNDP** pour organiser un débat public local sur son projet.

Elle décida d'une part que le bureau recevrait Monsieur Granié, président du SAN Ouest Provence, et qu'une délégation prendrait d'autre part contact avec les autres collectivités concernées pour expliquer le sens et les raisons de la décision du 1er décembre, pour entendre leurs observations et comprendre les raisons qui rendaient difficile la mise en œuvre des diverses propositions d'aide et de conseil formulées précédemment par la CNDP.
**À la réunion du 2 février 2005, Monsieur Mansillon informa les membres de la CNDP qu'une délégation composée de Monsieur Mercadal, Monsieur Devisse et Monsieur Vialatte devait se rendre le jour même à Marseille pour une réunion avec les collectivités concernées.**
Lors de la réunion de la Commission du 2 mars, Monsieur Mercadal donna connaissance de façon détaillée des modalités recommandées par la CNDP à la Communauté urbaine de Marseille, pour l'organisation du débat public local.
En définitive, ces divers éléments n'eurent pas de suite.

### La modification souhaitable du critère des seuils de débat public pour les équipements industriels de gestion des déchets ou de traitement des pollutions

**Dans ses décisions,** la Commission avait **déploré,** compte tenu de la forte attente de débat public en la matière, **le caractère inadapté des critères de seuils prévus au 11° du décret du 22 octobre 2002.** En effet, en ne retenant pour les équipements de gestion des déchets ou de traitement des pollutions, comme pour tous les équipements industriels, que le coût des « bâtiments et infrastructures » et non le coût total du projet, le décret exclut de fait la possibilité d'un débat public dans un domaine où il répondrait à une forte attente de la population.

La Commission nationale a donc décidé d'appeler l'attention du gouvernement sur la situation de ces projets au regard de l'objectif de participation du public. Le gouvernement réfléchit actuellement à une modification des critères de saisine de la CNDP pour répondre, entre autres, à cette préoccupation.
Le 8 février 2005, le ministre de l'Écologie et du Développement durable a informé la CNDP que la direction de la Prévention des pollutions et des risques lancerait dans les prochains mois les travaux de modification du décret, annoncés le 21 septembre 2005 dans sa Communication au Conseil des ministres relative à la nouvelle politique en matière de déchets, et précisés lors du Conseil national des déchets du 6 décembre 2005. Cette modification permettrait notamment l'organisation de débats publics sur les projets d'installations de traitement de déchets les plus importants, par une réévaluation des seuils de saisine de la CNDP et la mise en place d'un véritable système d'information sur le traitement des déchets.

### La charte du Parc naturel régional (PNR) des Ballons des Vosges

Dans le cadre de sa mission d'avis et de conseil, la CNDP a été sollicitée pour donner un appui méthodologique pour l'organisation d'un « débat local » mis en place dans le cadre de la révision de la charte du Parc naturel régional des Ballons des Vosges.

Par une délibération du 21 octobre, le Comité syndical du Parc naturel régional a sollicité officiellement le conseil et l'appui méthodologique de la CNDP pour engager une consultation de type « débat public » sur la révision de sa charte ; cette demande avait été préparée par les contacts que le président du PNR avait eus au printemps avec Monsieur Mansillon et Monsieur Legrand.

La CNDP a décidé de répondre positivement à cette demande et lors de sa séance du **2 novembre 2005,** elle a désigné l'un de ses membres, Monsieur Claude Guillerme, pour mener cette mission.
Appelé donc à représenter la CNDP dans le cadre de cette procédure de concertation, Monsieur Guillerme a rencontré deux responsables du Parc naturel régional au début de l'année 2006. Ce premier rendez-vous a été l'occasion d'une information réciproque, les responsables mettant Monsieur Guillerme au fait de l'histoire, du statut et des missions du PNR Ballons des Vosges, et Monsieur Guillerme les familiarisant avec les principes et la

méthodologie du débat public. Il s'est d'ailleurs rendu compte à cette occasion que ses interlocuteurs avaient déjà une bonne « culture » du « débat public CNDP ».
Lors d'échanges téléphoniques plus récents, la directrice générale du PNR lui a confirmé l'engagement du président, Monsieur Girardin, à ouvrir les échanges à un large public et à re-sensibiliser les élus. Le cabinet Sémaphore, choisi comme conseil et familier du débat public, a déjà engagé la démarche autour de quatre modules : l'étude de contexte (analyse de la presse…), la réflexion avec une équipe du PNR (l'appréhension du projet par les membres du PNR…), la pratique de la concertation (interviews, tables rondes…) et l'organisation d'une table ronde avec les membres de la CNDP (notamment Monsieur Mercadal et Monsieur Marzolf).
Rendant compte lors de la séance du 5 avril 2006 des contacts qu'il a eus avec la direction du PNR et des travaux préparatoires, Monsieur Guillerme a informé la Commission que la prochaine rencontre devait se tenir dans la deuxième partie du mois de mai.

### Projet d'extension du port de Granville

Le **17 novembre 2005,** la CNDP a été saisie par le président du conseil général de la Manche du projet d'extension du port de Granville.
Le port de Granville ne permettant pas aujourd'hui de répondre aux nouvelles demandes des quatre activités qui y cohabitent (la pêche, la plaisance, le transport des passagers et le commerce des marchandises), le département de la Manche a décidé d'agrandir les surfaces portuaires abritées en créant de nouveaux ouvrages maritimes de protection et de réaménager les espaces à terre (terre-pleins, voies de circulation, etc.). Le coût de ce projet, évalué à 112 millions d'euros, place l'extension du port de Granville dans la catégorie des projets à publier et pouvant faire l'objet d'une saisine sans rendre celle-ci obligatoire.

Les objectifs et caractéristiques essentielles du projet ont donc fait l'objet d'une publication datée du **6 mai 2005. En saisissant la CNDP le 17 novembre 2005 d'une demande de débat public, le président du conseil général de la Manche était forclos puisque l'article L 121-8 II du Code de l'environnement prévoit que la Commission doit être saisie dans les deux mois à compter de la date de publication. C'est ce que rappela la CNDP le 7 décembre 2005.**
Cependant, répondant à une demande du président du conseil général, la Commission nationale du débat public a accepté d'apporter **son appui et ses conseils méthodologiques** au conseil général de la Manche pour l'organisation par celui-ci d'un « débat public local » sur le projet dans le respect des principes méthodologiques de la Commission nationale du débat public.



# La diffusion de la culture du débat public

En 2005, La CNDP comme les CPDP ont poursuivi leurs efforts pour préciser et enrichir la « culture du débat public » et la méthodologie des débats. Il faut en effet rappeler que les textes régissant le débat public (Code de l'environnement et décret du 22 octobre 2002) présentent la particularité de ne pas définir explicitement ce qu'est un débat public ni ce que doivent être ses modalités d'organisation et d'animation. Dès sa création, la Commission a donc porté une attention toute particulière à la réflexion sur ce point.

Parallèlement, le développement des moyens de communication de la CNDP, tels que l'amélioration des outils mis au service du public et des commissions particulières pour mener à bien les débats publics, ou tels que les actions méthodologiques et pédagogiques menées par la Commission pour développer une « culture du débat public », a été poursuivi au cours de l'année 2005.

## Le perfectionnement des outils au service de la communication des débats

La communication concerne tout d'abord la publicité des projets dont la CNDP est saisie ainsi que la publicité des décisions se rattachant au débat public lorsque celui-ci est organisé. Les textes légaux et réglementaires imposent aux maîtres d'ouvrage comme à la CNDP un certain nombre de démarches.

Un deuxième niveau de communication est développé par les CPDP. Il consiste à permettre la plus large information et expression possible de la population.

### La communication légalement imposée

Il existe toute une série d'obligations prévues par les textes concernant la diffusion de l'information. Nous les avons regroupées selon qu'elles s'adressent à la Commission nationale, aux porteurs de projets ou aux deux.

#### Les obligations de la CNDP

**Obligations préalables au débat**

L'article 6 du décret du 22 octobre 2002[1] prévoit que « *chaque décision d'organisation de débat public [fera] l'objet d'une publication au* Journal officiel de la République française. »

Dans ce cadre, toutes les décisions portant sur les suites réservées aux saisines (organisation ou non de débat public, recommandation de concertation), sont parues au *Journal officiel de la République française.*

1. Décret n° 2002-1275 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.

Ce même article prévoit également l'obligation de notification de ces décisions *« au maître d'ouvrage, ou à défaut à la personne publique responsable du projet, et, le cas échéant à l'auteur de la saisine ».*

### Obligations à l'issue du débat

L'article 7, alinéa V, du décret du 22 octobre 2002 prévoit au moment de la clôture du débat que : *« le président de la commission particulière élabore le compte-rendu du déroulement du débat, et l'adresse à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la commission nationale puisse, ainsi que le compte-rendu, être publiés dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat. »*

La date de publication du bilan du Président de la CNDP[1] est celle de son envoi au maître d'ouvrage. Si, pour des raisons matérielles, ils n'ont pu être transmis avant l'expiration du délai, c'est la date butoir de ce délai qui doit être prise en compte.

Le compte-rendu et le bilan sont mis simultanément en ligne sur le site Internet de la CNDP, ce qui rend publics ces deux documents.

## Les obligations du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet

### Obligations préalables aux décisions de la CNDP

L'article 3 prévoit dans le cas des projets publiés que :

*« - Les projets des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales ou des établissements publics en dépendant font l'objet d'une délibération… »*

*« - Les projets de l'État, de ses établissements publics et des personnes privées font l'objet d'un avis… »*

Respectivement l'un ou l'autre *« est mentionné en caractères apparents dans au moins un journal national et dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés.*

*Dans tous les cas, la mention précise les lieux où le public peut consulter le document décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet. »*

L'article 4 précise que *« lorsqu'un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace »* adresse à la Commission nationale une lettre de saisine sur un projet publié conformément à l'article 3, sa demande *« est accompagnée de la délibération autorisant la saisine ».*

### Obligations à l'issue du débat

**Dans le cas d'un débat confié au maître d'ouvrage**

Les textes prévoient à l'article 8 des obligations similaires à celles d'un débat public confié à une CPDP (cf. art. 7 ci-dessus) :

*« Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet établit le compte-rendu du débat et le transmet à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte-rendu, être publié dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat. »*

L'article 11 traite du principe et des conditions de la poursuite du projet. C'est une nouveauté importante introduite par les textes de 2002. Il prévoit :

- que *« l'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication »*, et que *« la décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée* au Journal officiel de la République française » ;
- que *« la délibération d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un établissement public en dépendant est publiée au* Recueil des actes administratifs *mentionné, selon le cas, à l'article R. 2121-10, à l'article R. 3131-1, à l'article R. 4141-1 ou à l'article R. 5211-41 du Code général des collectivités territoriales » ;*
- que *« la décision prise par les personnes privées fait l'objet d'une mention insérée en caractères apparents dans un journal national et un journal diffusé dans le ou les départements intéressés ».*

**Dans le cas d'une concertation recommandée**

L'article 9 prévoit dans le cadre d'une concertation recommandée par la CNDP que le maître d'ouvrage l'informe de *« l'objet, [des] modalités, [du] déroulement et [du] calendrier de la concertation ».*

1. Comme celle de publication du compte-rendu de la CPDP.

À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage en « *transmet le compte-rendu à la commission.* »

### Les obligations finales et communes

La destination des documents de synthèse après débat ou concertation recommandée est définie à l'article 12 :

« *Le compte-rendu et le bilan du débat public, ainsi que le compte-rendu de la concertation prévue à l'article 9 du présent décret, sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique.* »

### Les communiqués de presse

À l'occasion de chaque réunion plénière de la Commission nationale, un communiqué des décisions est rédigé et diffusé à l'AFP et à une large sélection de titres de presse nationale, régionale et même locale en fonction de la localisation géographique des saisines.

Ces communiqués sont également disponibles sur le site Internet de la CNDP.

## Les outils développés par les CPDP

En trois ans – et cela a été particulièrement significatif en 2005-2006 compte tenu du nombre et de l'importance des débats –, les CPDP ont développé une réelle expertise en matière de communication. En effet, elles ont aussi bien développé des outils au service de l'information du public que des outils permettant au public de faire valoir son point de vue.

### Les outils au service de l'information du public

Dans le domaine de l'information du public, elles ont eu essentiellement recours à trois moyens : le site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat.

**La création d'un site Internet type pour les CPDP**

La nécessité d'un site Internet est un impératif moderne auquel chaque CPDP souscrivait. Au regard de la charge financière que représentait cette opération pour chaque CPDP, la Commission nationale décida, comme nous l'avions évoqué l'an dernier, de faire réaliser un « site type » que les commissions particulières pourraient utiliser.

Dans ce cadre-là, la Commission nationale prit à son compte la quasi-totalité du coût de la définition du logiciel, ne laissant à financer au maître d'ouvrage que l'hébergement du site (912 € HT par année de fonctionnement), une part minimale du développement (1 000 € HT) et la formation du personnel CPDP ainsi que l'assistance téléphonique (1 300 € HT).

Il revient par contre à la CNDP de mettre en place, et au maître d'ouvrage de financer, le contenu initial du site et d'insérer les autres documents en cours de débat. Un CD de sauvegarde du site est réalisé pour archivage à la fin de chaque débat.

Chaque site Internet est donc composé des six rubriques suivantes :

- *« le débat public » :* il comprend la présentation du cadre législatif, de la CNDP, de la CPDP et celle des termes du débat ainsi que celle du calendrier ;
- *« les documents du débat » :* on y trouve la présentation de chacun d'entre eux, le dossier du maître d'ouvrage, les cahiers d'acteurs, les expertises complémentaires et les autres contributions ou documents ;
- *« participer au débat » :* on peut y découvrir les thèmes et dates des réunions publiques, un système de questions-réponses par thématiques avec possibilité de poser une question, les autres moyens à disposition du public, un forum et en option un dialogue en direct avec les experts ;
- *« l'actualité du débat » :* y sont présentés le calendrier des réunions, les comptes-rendus des réunions publiques, le journal du débat public (avec possibilité de s'abonner) et les articles de presse ;
- *« l'espace presse » :* il comprend les communiqués de presse, les dossiers de presse, l'espace photos éventuel, les contacts presse ;
- *enfin les « liens utiles » :* ils renvoient vers les acteurs du débat, le site CNDP et les autres débats en cours.

Le système, qui a été amélioré au fil de l'expérience des débats organisés depuis 2004, s'avère tout à fait

satisfaisant et efficace : non seulement l'information du public sur les projets est développée mais le recueil de ses opinions et avis est grandement facilité.
D'autre part, la présentation unifiée des sites renforce la connaissance de la Commission nationale et de son rôle en offrant au public une documentation très complète tout en assurant une forte cohérence avec le site de la CNDP et avec ceux des autres débats.

### Les « cahiers d'acteurs »

Les « cahiers d'acteurs » ou « contributions d'acteurs » ont pour objet d'offrir aux acteurs du débat et en particulier aux acteurs « institutionnels[1] » des moyens d'expression équivalents à ceux du maître d'ouvrage. Ce sont des publications écrites, répondant à un cahier des charges élaboré par les CPDP et soumis à un même graphisme, mais rédigées sous la seule responsabilité de leurs auteurs.
Outre la clarté de la présentation, cette harmonisation offre de nombreux avantages parmi lesquels :
• la mise à égalité de toutes les opinions exprimées,
• la mise en perspective rapide et efficace des différents points de vue,
• la possibilité donnée aux acteurs de diffuser leurs arguments.



**Les outils d'information des CPDP :** un exemple, les cahiers d'acteurs.

### Le journal du débat

La CPDP diffuse en général deux ou trois numéros d'un journal du débat (ou lettre du débat). Celui-ci a pour objet d'informer le public sur l'actualité du débat, les réunions à venir ou celles déjà organisées.




**Les outils d'information de la CNDP :** les cahiers méthodologiques et la plaquette.

1. On entend par-là les collectivités, les associations, les collectifs d'associations ou d'élus, les organismes consulaires ou professionnels, les organismes politiques, etc.

Il peut aussi comporter des interviews d'experts ou de personnalités concernées par le débat. Il peut renvoyer à des documents ou à d'autres sources d'information pour approfondir certaines thématiques abordées dans les réunions publiques. Il peut enfin être l'occasion de faire des mises au point sur le vocabulaire employé, les mots clés ou le langage technique.

On a présenté ici les principaux outils d'information qu'utilisent toutes les CPDP, mais elles peuvent aussi – et le plus souvent – avoir recours au mailing, à la mise en place de stands, de présentoirs, à un système d'affichage, de diffusion itinérante, etc.

## Les outils au service de la participation du public

À côté de ces outils d'information du public, les CPDP ont aussi développé des outils permettant la participation du public : deux outils sont particulièrement utilisés, l'un plus collectif, les réunions, l'autre plus individuel, le système des questions-réponses.

### Les réunions publiques

La pratique du débat public a conduit à déterminer progressivement plusieurs types de réunions : les réunions publiques générales, les auditions publiques, les réunions publiques de proximité et les tables rondes thématiques publiques.

Les réunions publiques générales ont pour objet d'assurer et de marquer les étapes du débat (lancement, clôture, étapes charnières). Elles ont pour effet d'accroître la visibilité du débat.

Les auditions publiques permettent à la CNDP et au maître d'ouvrage de bien comprendre les diverses positions des acteurs pour structurer le débat et trouver des « interpellateurs » qui participeront aux tables rondes. Elles donnent l'initiative au public et permettent d'établir la distinction entre les « experts » et le maître d'ouvrage.

Les réunions publiques de proximité sont l'occasion de présenter le projet de façon complète et approfondie, au plus près des préoccupations, et offrent l'opportunité au public concerné géographiquement de débattre du projet. Elles facilitent l'expression de toutes les opinions et sont l'occasion d'échanges constructifs.

Enfin les tables rondes thématiques publiques permettent d'aborder de manière progressive et ordonnée les grands thèmes du débat. Elles ont souvent pour objet d'échanger sur les principaux impacts des projets. Elles créent donc un débat approfondi entre les efforts de rationalisation des experts et les sensibilités, les croyances et les attitudes du public.

Pour préparer le débat ou l'enrichir au cours de son déroulement, plusieurs autres types de réunions sont organisés : les réunions de concertation informelle sur l'organisation du débat, les conférences d'acteurs et les ateliers.

Les réunions de concertation informelle sur l'organisation du débat permettent de préciser les attentes du public et de faire en sorte qu'aucune question essentielle ne soit oubliée lors du débat.

Les conférences d'acteurs sont notamment l'occasion pour les relais d'opinion et pour les experts de s'exprimer longuement sur le sujet et donnent l'opportunité à la CPDP et au maître d'ouvrage de bien comprendre les logiques des uns et des autres. Elles permettent enfin de comprendre les écarts possibles entre les positions des acteurs « institutionnels » et l'état d'esprit du public tel qu'il se révèle dans les réunions publiques.

Enfin, les ateliers enrichissent le débat en permettant aux acteurs de développer leurs connaissances sur un sujet spécifique ne prêtant pas forcément à controverse, ce qui permet de poser des questions pertinentes et d'affiner les positions.

### Le système des questions-réponses

Les CPDP ont mis au point un procédé permettant de répondre aux questions de chacun. Ces questions peuvent être posées lors des réunions, par courrier, par l'intermédiaire du site Internet, par carte T…

Les « cartes-retour pré-affranchies » (carte T) permettent par exemple de maximiser les retours et encouragent la participation des « hésitants ».

Outre le secrétaire général, un membre de la CPDP est aussi chargé du suivi des réponses confiées par la CPDP au maître d'ouvrage ou à tout autre expert, et transmises par ses soins à leurs

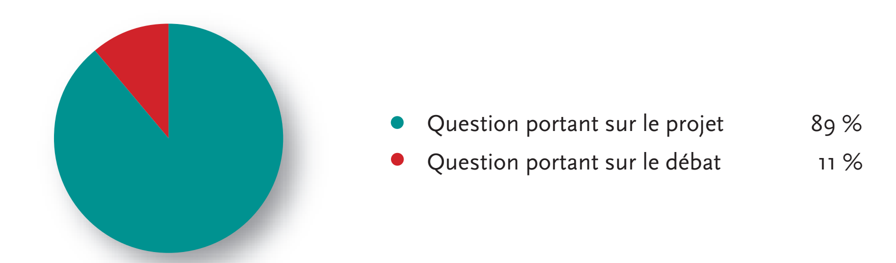
destinataires. L'ensemble de ces courriers fait l'objet d'un traitement aussi rapide que possible et, à la fin du débat, d'un archivage. Le nombre de ces questions varie d'un débat à l'autre. Il peut aller de quelques centaines à plus de 3 000. La rapidité et la qualité des réponses constituent indéniablement, aux yeux du public, un critère d'efficacité de la commission particulière.

## Analyse des questions posées dans le cadre des débats

**soit lors des réunions publiques (54 %), soit sur le site Internet (22 %), soit par lettre (24 %)**

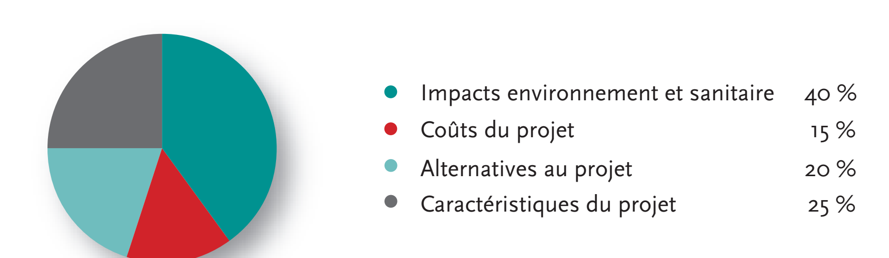
### Nature des questions

91 % des courriers posent des questions, 9 % donnent des avis.



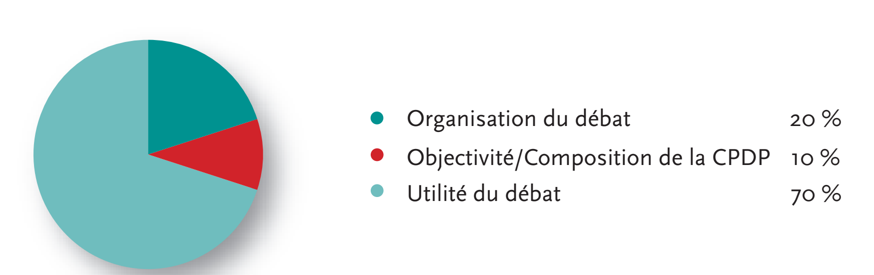

### Principales thématiques concernant le projet

89 % des questions posées.




### Principales thématiques concernant l'organisation du débat

11 % des questions posées.



# Initiatives de la CNDP en matière d'actions méthodologiques et pédagogiques

Après sa transformation en Autorité Administrative Indépendante, la Commission nationale a mis en œuvre en 2003 un plan de communication global, dont l'objectif était la diffusion large et éclairée de la « culture du débat public » propre à la CNDP, tout en améliorant la lisibilité et la reconnaissance de son activité. Après deux ans de mise en œuvre, on peut considérer que cette démarche a été positive et que la reconnaissance par le grand public comme par les publics plus spécialisés s'est considérablement améliorée.

Dans la même optique, la CNDP s'est engagée dans des actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public » tant au niveau national, par la rédaction d'articles ou la participation à des colloques, qu'au niveau international, par des actions de coopération.

Par ailleurs, pour améliorer la pratique du débat public, la CNDP a initié en 2004 une réflexion commune avec les associations ; en 2005, la réflexion s'est plutôt orientée sur le rapport des élus au débat public.

//TABLEAU/10/ LA PARTICIPATION DU PRÉSIDENT ET DES VICE-PRÉSIDENTS À DES COLLOQUES OU SÉMINAIRES

| DATE | LIEU | COLLOQUES | |
|---|---|---|---|
| 17 mars | Bordeaux | Atelier régional sur le « débat public et les élus » | YM |
| 23 mars | Paris | Atelier régional sur le « débat public et les élus » | YM |
| 29 mars | Paris | Colloque du Cercle français de l'eau | YM |
| 18 mai | Paris | Séminaire de l'association TDIE sur « le débat public et l'acceptabilité sociale des infrastructures de transports » | YM |
| 3 juin | La Grande-Motte | Congrès de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs | YM |
| 22 juin | Paris | Séminaire de l'association TDIE sur « le débat public et l'acceptabilité sociale des infrastructures de transports » | YM |
| 8 septembre | Paris | Conférence devant les auditeurs du cycle de formation supérieure du Commissariat à l'énergie atomique | YM |
| 26 septembre | Paris | Intervention au Club ENA sur la participation du public dans les décisions d'infrastructure en France | YM |
| 28 septembre | Paris | Participation à une table ronde lors de la deuxième Convention nationale du Conseil économique et social et des conseils économiques et sociaux régionaux | YM |
| 29 septembre | Paris | Exposé lors de la réunion des préfets au ministère de l'Intérieur | YM |
| 30 septembre | Troyes | Formation pour le Centre national de la fonction publique territoriale | YM |
| 6 octobre | Saint-Étienne | Congrès de la Société de l'industrie minérale | YM |

//TABLEAU/11/ LA PARTICIPATION DU PRÉSIDENT ET DES VICE-PRÉSIDENTS À DES COLLOQUES OU SÉMINAIRES (SUITE)

| DATE | LIEU | COLLOQUES | |
|---|---|---|---|
| 20 octobre | Paris | Séminaire du Conseil général des Ponts et Chaussées sur « débat public et infrastructures de transport : les nouveaux enjeux de la maîtrise d'ouvrage » | YM<br>PM |
| 10 novembre | Lille | Colloque au Conseil régional Nord-Pas-de-Calais sur les nouvelles technologies de l'information (NTIC) et la participation du public à Lille | PM |
| 16 novembre | Paris | Rencontre de l'association Communication publique et du cercle « décisions publiques et concertation » | YM |
| 6 décembre | Paris | Présentation des travaux de la CNDP devant la Commission « Vie associative et démocratie participative » de l'Assemblée des départements de France | YM |
| 12-13 décembre | Toulouse | Concertation, décision et environnement : résultats de recherches et innovations pratiques organisé par le ministère de l'Écologie et du Développement durable et l'INRA<br>Table ronde 2 : mobilisation et statut du public animée par Philippe Merzolf, vice-président de la Commission nationale du débat public | PM |

YM : Yves Mansillon, PM : Philippe Marzolf.

Trois articles du Président sont notamment parus cette année : une tribune dans le journal *Communication publique*[1], un article dans *L'Interconsulaire*[5] et un article dans la revue *Contrôle*[2]. Ces trois contributions s'attachent à promouvoir certaines orientations majeures : la transmission d'une « culture du débat public » en est la principale. Elles rappellent les grands principes du débat, ses principaux vecteurs de communication et ses principaux objectifs. L'accent est mis aussi sur la nécessaire neutralité de la CNDP, « tiers indépendant » , que garantit son statut d'autorité administrative indépendante, et sur l'importance qu'elle présente comme facteur de qualité et de crédibilité du débat public.
Le Président met aussi en avant le développement des moyens de communication dont dispose la Commission nationale pour mener à bien sa mission : site Internet de la CNDP, « site type » des CPDP, plaquettes de présentation, cahiers méthodologiques, réunions publiques, etc.

Enfin dans le rappel qu'il fait des principaux objectifs du débat public, une attention toute particulière est attachée à celui d'éclairer le choix des maîtres d'ouvrage. Plusieurs exemples de programmes adaptés, voire profondément modifiés après un débat public, sont à noter et permettent de répondre à la question souvent posée : « quelles sont les incidences d'un débat sur le maître d'ouvrage et son projet ? »

## Actions de coopération

L'année 2005 a été l'occasion pour la CNDP de partager de manière plus intensive la « culture du débat public » avec des partenaires étrangers. La France n'est pas en retard dans la mise en place des techniques de concertation. À titre d'exemple, après s'être inspirée des méthodes du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la CNDP et le BAPE s'enrichissent désormais mutuellement. Par ailleurs, des délégations asiatiques ont jugé intéressant de venir observer les méthodes de la CNDP sur le terrain.

« [le débat public] n'est pas la seule forme de concertation, mais c'est la plus importante parce qu'elle est prévue par la loi, qu'elle est confiée à une autorité administrative indépendante et qu'elle concerne les plus grands projets d'équipement[3]. »

1. Numéro 18, daté de novembre 2005, *Ne jamais faire injure au passé* (p. 78).

2. Numéro 91, daté de septembre 2005, *Les citoyens prennent la parole* (p. 4-5).

3. Numéro 164, daté de mai 2005, *l'EPR et le débat public* (p. 71-73).

## La création d'un site commun avec le BAPE

Lors de sa création en 1995, la CNDP s'était largement inspirée des principes et des méthodes élaborés depuis longtemps par le BAPE.

Comme nous l'avons indiqué l'an dernier, en novembre 2003, le Président Mansillon se rendit au Québec sur invitation de Monsieur Harvey, Président du BAPE. À cette occasion, ils décidèrent d'engager une démarche de coopération entre les deux institutions et avec la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs (CNCE). Cela aboutit à un projet de coopération comprenant des missions, des stages réciproques et une fenêtre Internet conjointe à mettre en œuvre dans le courant de l'année 2005, que la 60e commission permanente de coopération franco-québécoise a accepté de soutenir. Dans ce cadre-là, le projet commun « Consultation publique en environnement » a été retenu. Ainsi sont cofinancés par la France et le Québec : six missions d'une semaine d'experts français au Québec et six missions d'une semaine d'experts québécois en France, et la réalisation d'un site Internet commun.

Le projet de coopération entre la CNDP, la CNCE et le BAPE s'inscrit dans une démarche de modernisation des façons de faire et de diversification des modalités de participation du public dans les processus décisionnels concernant l'environnement, l'aménagement du territoire et le développement durable. En effet, *« que ce soit dans le cadre d'une audience publique confiée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), d'un débat public sous la responsabilité de la Commission nationale du débat public (CNDP) ou d'une enquête publique réalisée par l'un des nombreux commissaires-enquêteurs de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs (CNCE), force est de constater que la consultation du public représente aujourd'hui une étape incontournable pour assurer le développement durable des territoires[1] ».*

### 2005 : la mise en place d'un site commun

Il avait été retenu une fenêtre Internet de coopération revêtant la forme d'un site commun (www.participation-du-public.net) à la CNDP, au BAPE et à la CNCE.

Les deux premiers trimestres de l'année 2005 ont été consacrés d'une part à la mise au point du contenu du site consacré à la CNDP et d'autre part à la résolution des différents problèmes techniques intervenus pour l'intégration des contenus sur ce site. Aujourd'hui, le site est en ligne depuis le 21 décembre 2005. Il est composé de trois rubriques correspondant aux trois institutions : BAPE, CNDP et CNCE. La rubrique consacrée à la CNDP se décompose en trois pages fixes[2]. Dans la première apparaît le mot du Président avec un renvoi au site de la CNDP en bas de page. La seconde rubrique propose une définition du statut et des moyens de la CNDP avec trois renvois en bas de page : le premier vers les textes pertinents (lois et décrets), le second vers le rapport d'activité et le troisième vers les sites des CPDP. Enfin, la troisième page est consacrée à l'activité de la CNDP et propose un renvoi à la liste des décisions prises par la CNDP depuis 2002. Sur chacune de ces pages apparaît un « bloc actualité » automatiquement remis à jour et qui comprend : les saisines en cours d'examen, les dernières décisions, les derniers communiqués, les derniers projets publiés et les colloques, formations, séminaires, etc.

### La mission du BAPE en France : du 31 mai au 9 juin 2005

La coopération avec le BAPE témoigne d'une volonté de connaissance et d'enrichissement mutuels : *« les valeurs qui gouvernent le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et les procédures qu'il a consolidées depuis sa création en 1978 peuvent inspirer la partie française, alors que la souplesse, l'originalité et la géométrie des façons de faire des organismes français représentent des paramètres incontournables pour l'amélioration de l'approche québécoise ».* Cet objectif affiché sur le site commun n'est pas un vœu pieux. On en veut pour preuve la mission en France de la délégation du BAPE composée de la vice-présidente (Madame Claudette Journault) et du chef du service des communications (Madame Line Lévesque).

Entre le 30 mai et le 9 juin, elles ont eu à cœur de découvrir et de participer aux activités des deux autres partenaires de cette coopération : la CNDP et la CNCE. En ce qui concerne la CNDP, la délé-

1. Page d'accueil du site www.participation-du-public.net.

8. On entend par page fixe, une page où le contenu n'est pas appelé à être modifié régulièrement.

gation québécoise s'est non seulement réunie pour travaux avec la Commission nationale, mais elle a aussi tenu à assister à deux débats publics organisés par des CPDP.
Lors de la réunion de travail qui s'est déroulée le 31 mai, la délégation du BAPE s'est plus particulièrement intéressée aux acquis de la CNDP qui a développé, selon elle, une véritable expertise en matière de participation des citoyens à l'élaboration du projet. À l'inverse, la CNDP était très intéressée par l'expérience du BAPE en matière de débats génériques.

Le 1er juin, la délégation du BAPE a participé en compagnie de Monsieur Marzolf au débat public portant sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette expérience avait pour but de vivre le débat selon les façons de faire de la CNDP, et en particulier de participer à la rencontre préparatoire entre la CPDP et les acteurs. La délégation du BAPE a considéré avec intérêt les approches spécifiques de la CNDP comme la présentation d'un résumé des questions en débat par le président de la CPDP dès le début des réunions publiques, le rôle et l'importance accordée aux diverses contributions d'acteurs, ou encore la force du processus appelant de la part du maître d'ouvrage une grande qualité d'écoute et de réponse.
La délégation du BAPE s'est enfin rendue à la conférence de presse pour le lancement du débat public portant sur le contournement de Rouen. Elle s'est étonnée à cette occasion de la faible couverture médiatique régionale et surtout nationale des débats.

Cette rencontre fructueuse entre le BAPE et la CNDP n'a pas fait oublier la dimension tripartite de cette coopération. En effet, la délégation québécoise a aussi participé au deuxième Congrès national des commissaires-enquêteurs.

**Les principaux résultats de cette coopération**
Les premiers se situent d'abord au niveau du rayonnement des organismes et d'une meilleure connaissance de leurs activités. Ils émergeront de la convergence des expertises. À ce titre, la création du site Internet permettra à tout à chacun de prendre connaissance des activités de ces trois organismes, de leurs initiatives, des nouveautés, des programmes de formation spécifique, des colloques et congrès.
Un deuxième résultat attendu concerne l'amélioration des façons de faire, pour lesquelles les caractéristiques et les particularités des approches françaises et québécoises constituent un éventail d'expériences pouvant avantageusement être mis à profit par les deux parties. L'objectif recherché de part et d'autre est de favoriser la participation du public au processus de décision en développant des façons de faire modulables, adaptables à la taille et à la nature des projets.

Un troisième résultat attendu concerne le développement durable. Dans un contexte où la consultation publique devient un des éléments importants pour assurer le développement durable sur le territoire, il est essentiel que les organisateurs du débat public approfondissent le concept et les principes qui le sous-tendent. Le BAPE a entrepris une veille sur la question. Le projet permettra à chaque organisme d'améliorer la compréhension de ce concept et d'améliorer la connaissance de l'application de ses principes, ainsi que de développer des outils d'analyse et de mesure pour la prise en compte du développement durable dans la réalisation des projets.

Enfin, le projet permettra d'établir des bases de comparaison entre les façons de faire québécoise et française. Il est en effet souhaitable que chaque organisme puisse comparer ses activités avec celles des autres. Dans un contexte de gestion efficace et efficiente des ressources, il est intéressant d'examiner les détails des procédures, de comparer la qualité des services, d'analyser les coûts, les avantages et les inconvénients de chaque façon de faire.

## L'accueil des délégations étrangères
La CNDP a reçu la visite d'une délégation professionnelle japonaise le 4 février 2005 et d'une délégation gouvernementale sud-coréenne le 16 mars 2005.

**La délégation japonaise :**
Par une lettre du 24 janvier 2005, la Fédération des syndicats d'ingénieurs des grandes entreprises de construction japonaise a demandé à être reçue par la CNDP. Cette fédération sert de lieu de

réflexion sur l'avenir de la profession japonaise de la construction en dialogue avec les chefs d'entreprise. Le groupe comprenait une douzaine de personnes, dont trois journalistes. La mission portait essentiellement sur l'image des grands projets d'infrastructure auprès des citoyens et la manière dont il est possible pour le maître d'ouvrage de la faire connaître et d'en débattre. La CNDP a pu leur apporter son expérience tant sur l'information que sur la méthodologie du débat.

**La délégation sud-coréenne :**
Pour la visite de la délégation sud-coréenne, c'est l'ambassade de Corée qui s'est chargée de prendre contact avec la CNDP pour l'organisation de cette journée. Cette délégation était composée de directeurs de différents services du gouvernement. Le souhait de cette délégation était de rencontrer la CNDP pour que lui soient exposées les méthodes qu'elle utilise dans le cadre des débats sur les grands projets d'infrastructure afin de s'en inspirer dans différents domaines, dont celui de la gestion des conflits opposant l'administration à ses administrés.
Le Président Mansillon leur a présenté le rôle joué par la Commission, les moyens dont elle dispose ainsi que quelques-unes de ses expériences.

## Actions pédagogiques...

Au-delà de l'effort porté, comme chaque année, sur le développement de la pratique du débat public, la CNDP s'est penchée plus particulièrement cette année sur le rapport des élus au débat public.

### Auprès des élus

#### La sollicitation ministérielle

**La sollicitation des ministres : un « guide » de la participation à destination des élus**
Par une lettre du 30 juillet 2004, le ministre de l'Intérieur et le ministre de l'Écologie manifestèrent le souhait que la CNDP conçoive un « guide » destiné aux élus pour les informer des initiatives déjà prises pour organiser la concertation avec le public et pour leur faire des recommandations méthodologiques.

Cette demande fut présentée aux membres de la Commission lors de la séance du 8 septembre 2004. Il fut décidé la constitution d'un groupe de travail présidé par Georges Mercadal, Vice-Président de la Commission, qui aurait pour mission de recueillir toutes les contributions paraissant nécessaires et en particulier celle des principales fédérations d'élus locaux.

**Une double réponse : d'un guide à la promotion du débat public**
Lors de la séance du 3 novembre 2004, Georges Mercadal, vice-président de la CNDP, présenta l'avancement du groupe de travail, lequel s'orientait vers une réponse diversifiée plutôt que vers un seul document à visées trop générales. La CNDP retint cette option et opta donc pour une série d'actions ciblées parmi lesquelles la constitution d'une base de connaissances sur les méthodes de la démocratie participative et l'organisation d'une deuxième « rencontre nationale » de la CNDP sur le thème « les élus et le débat public ».

#### Une étude qualitative

La préparation d'une éventuelle rencontre nationale se traduisit par le lancement d'une étude qualitative portant sur la participation des élus au débat public, leurs attentes et leur façon de vivre la participation du public. Cette étude fut confiée à une équipe de sociologues du cabinet *ARENES* placée sous la direction d'Etienne Ballan. Elle mena des entretiens approfondis avec une trentaine d'élus originaires de quatre régions ayant connu un débat public au cours de ces dernières années (Lorraine, Aquitaine, Nord-Pas-de-Calais, Ile-de-France). Elle anima ensuite des ateliers permettant à d'autres élus, dans les mêmes régions, de débattre et d'enrichir ainsi le contenu de ces entretiens.
Un rapport intermédiaire et un rapport d'enquête définitif intitulé « Participation et débat public : discours, analyses et positions des élus locaux » furent remis à la CNDP le 6 avril 2005 et le 28 avril 2005. Des conclusions du rapport d'enquête, il ressort d'abord que l'introduction d'un processus de mise en débat dans le cadre d'un mandat électif peut s'avérer particulièrement utile comme il peut aussi présenter un risque pour les élus. Cela expli-

que que ces derniers privilégient une approche de la participation comme élément à leur disposition plus que comme un impératif social ou réglementaire. Il apparaît également dans ce même rapport qu'il y a une profonde différence entre le débat « type CNDP » et la concertation locale : les principes du débat de la CNDP ne paraissent donc pas reproductibles tels quels dans la pratique quotidienne de l'élu.
La CNDP, prenant connaissance des résultats de cette étude, en a pour sa part retenu deux éléments. En ce qui concerne « le débat public CNDP », elle réaffirme pleinement son rôle en proposant d'aider les élus à se positionner dans les débats publics qu'elle organise. Hors de son domaine de compétence, elle constate à la fois une forte demande sociale de participation et une demande de nombreux élus qui rencontrent des difficultés pour y répondre. Son rôle ne lui semble pas alors d'imposer une formule mais de répondre à cette demande par des avis ou des recommandations de méthodes. Dans ce cadre-là elle pourra mettre également à disposition des élus des exemples d'initiatives prises dans différents domaines et donner des conseils méthodologiques. La constitution de la base de connaissance qui avait été envisagée lui paraissait particulièrement appropriée dans ce cadre.

Suite aux contacts pris avec les grandes fédérations d'élus locaux (Association des maires de France, Association des départements de France, Association des régions de France), la CNDP a jugé prématurée l'idée précédemment évoquée d'une rencontre nationale sur ce thème, se laissant ainsi le temps d'achever la base de connaissance sur la démocratie participative utilisable par les élus.

### La base de connaissance

Lancée lors de la séance du 3 novembre 2004, l'idée d'une « base de connaissance commune » a conduit à proposer d'associer la Fédération nationale des villes moyennes (FMVM), le Conseil national des villes (CNV), le ministère de l'Équipement et le ministère de l'Écologie et du Développement durable à cette entreprise. Un comité de pilotage a été constitué de représentants de chacun des partenaires.

Lors d'une première réunion de ces membres, le 9 mars 2005, les grandes lignes de la structure ont été décidées. Le choix des prestataires pour la réalisation de la base de connaissances s'est porté sur l'*ADELS* et sur *C et S conseils* tandis que le ministère de l'Équipement prenait en charge la mise en forme informatique.

Le comité de pilotage a recensé autour de trois thèmes les problématiques auxquelles les élus sont particulièrement sensibles : l'engagement de la démarche de participation, les modalités pratiques de cette démarche et la mesure de ses résultats ainsi que le suivi de sa prise en compte politique.
Construite pour répondre à ces questionnements, la base de connaissance comportera donc trois volets agencés de manière cohérente :
• des fiches d'expérience témoignant de la diversité des initiatives prises par les élus à différentes échelles et dans différents contextes ;
• un inventaire méthodologique donnant des éléments de réponse aux problématiques repérées dans les fiches d'expérience ;
• des références conceptuelles et méthodologiques mettant en perspective les démarches de concertation/implication des acteurs et fournissant un échantillon de références à des ouvrages sociologiques, philosophiques ou de sciences politiques sur le sujet.

Les réunions du 17 mai, du 9 juin et du 5 juillet 2005 permirent d'apporter d'ultimes corrections au projet de convention qui fut signé entre les membres associés à la création de cette base de connaissance le 7 juillet 2005.

Il fut décidé à cette occasion que la base serait mise en ligne dans le cadre d'un site Internet hébergé sur le serveur de la CNDP et qu'elle serait en lien direct avec les sites de la FNVM, du ministère de l'Équipement, du ministère de l'Écologie, du ministère délégué à la Cohésion sociale et à la Parité (CNV) et de la CNDP. Un comité de pilotage assure la mise à jour du site tandis que la maintenance est assurée par la CNDP et la coordination par le CNV. Le nom définitif a été adopté : www.participation-locale.fr.

L'ouverture du site Internet est prévue à la fin du premier semestre 2006.

## Auprès de la population

La création d'un nouveau logo, l'harmonisation des différentes formes de documents, publications, courriers émanant tant de la CNDP que des CPDP, ainsi que la mise en page de ses éditions et publications récurrentes à partir d'une charte graphique ont été le premier travail entrepris par la CNDP dès le dernier trimestre 2003 et poursuivi depuis.
Par ailleurs, la CNDP a l'obligation légale de rendre compte de son activité par un rapport annuel. Enfin la Commission a pris des initiatives spécifiques pour mieux faire connaître son activité.

### Le rapport d'activité annuel

Largement diffusé, il peut être considéré comme la principale opération de communication de la CNDP. Obligation prévue par la loi, le rapport annuel est une occasion privilégiée de rendre compte de la situation et du fonctionnement de la Commission nationale du débat public et d'expliquer ce qu'est le débat public. La Commission nationale souhaite, dans chaque rapport annuel, faire preuve de pédagogie en présentant plus en profondeur ses origines, ses missions et la nature du débat public. La diffusion de ce rapport d'activité auprès de tous ceux qui sont impliqués dans le processus du débat public, les administrations, les maîtres d'ouvrage, les élus, les associations de défense de l'environnement, les grandes écoles, les chercheurs, la presse, est par ailleurs un élément important de l'effort pédagogique de la Commission nationale.

### Les documents de présentation de la CNDP

Au-delà de cette action de communication s'appuyant sur un document à publication obligatoire, plusieurs opérations ont également été lancées l'année dernière et actualisées cette année :

- **une plaquette de présentation de la CNDP,** destinée à un très large public. Elle est composée, d'une part, d'une présentation générale de la CNDP et du débat public et, d'autre part, de fiches annexes donnant quelques exemples complets de débats publics récents ou en cours. Elle constitue un moyen d'information et de communication « grand public » dont l'absence s'était jusqu'alors fait sentir. Elle est utilisée soit par la Commission nationale (à l'occasion de colloques par exemple), soit par les commissions particulières à l'occasion des débats publics ;

- **des cahiers méthodologiques.** Ils offrent un autre exemple de cet effort pédagogique de la CNDP. Présentés sous forme de coffret, les quatre cahiers le constituant ont pour vocation de proposer aux commissions particulières chargées de l'organisation et de l'animation des débats publics une méthodologie traitant de la conception, de la mise en œuvre et des instruments du débat public. Ces cahiers ont très vite dépassé l'usage interne prévu initialement, pour être distribués aux principaux maîtres d'ouvrage, intervenants dans les débats publics, universitaires-chercheurs et étudiants. Ils seront revus et réédités dans les mois à venir pour tenir compte des enseignements des nombreux débats publics de la période 2005-2006 ;

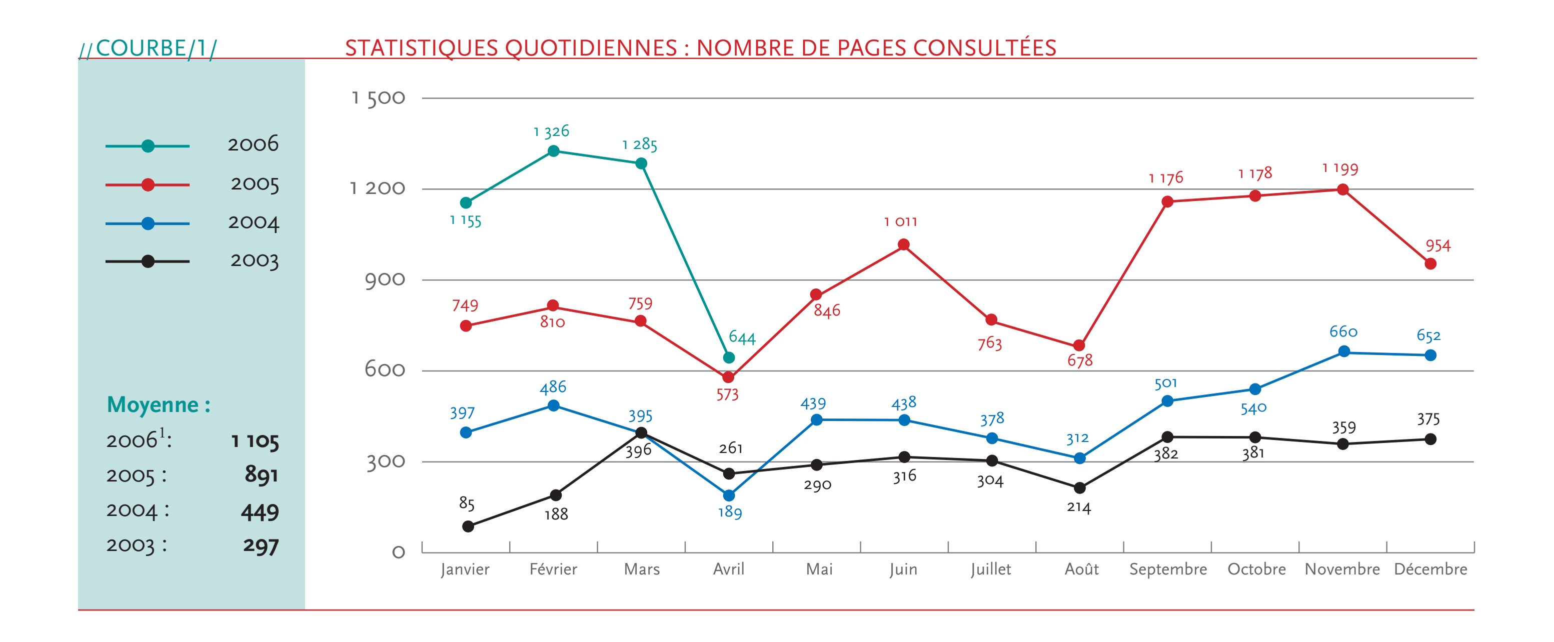
- **deux panneaux.** Ils ont été élaborés pour présenter le rôle et les missions de la CNDP et sont destinés à être placés à l'entrée de manifestations organisées tant par la CNDP que par les CPDP.

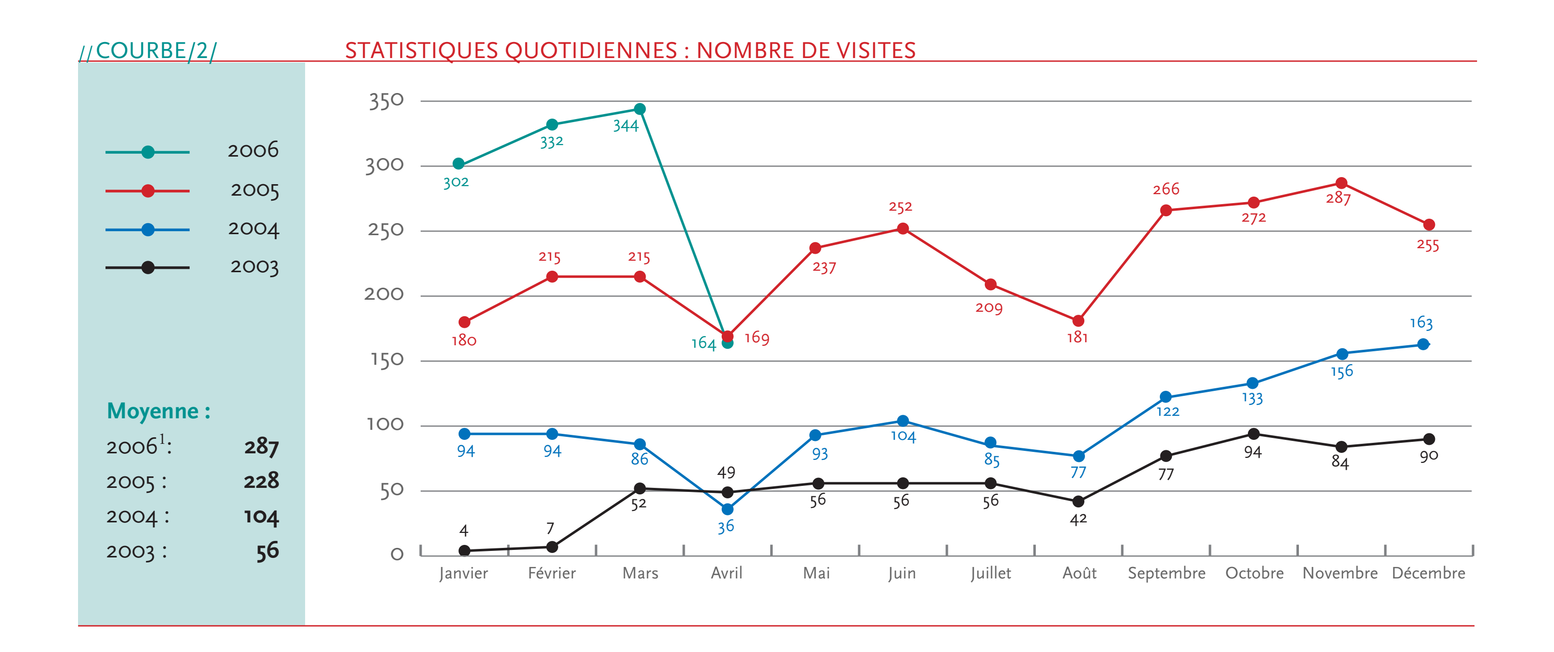
### Le site Internet CNDP

Il a été mis en place en 2003 et remis complètement en forme en 2004-2005. Il a vu sa consultation s'accroître considérablement en 2004 et en 2005 ; les premiers chiffres de 2006 confirment cette augmentation constante. Ces résultats statistiques

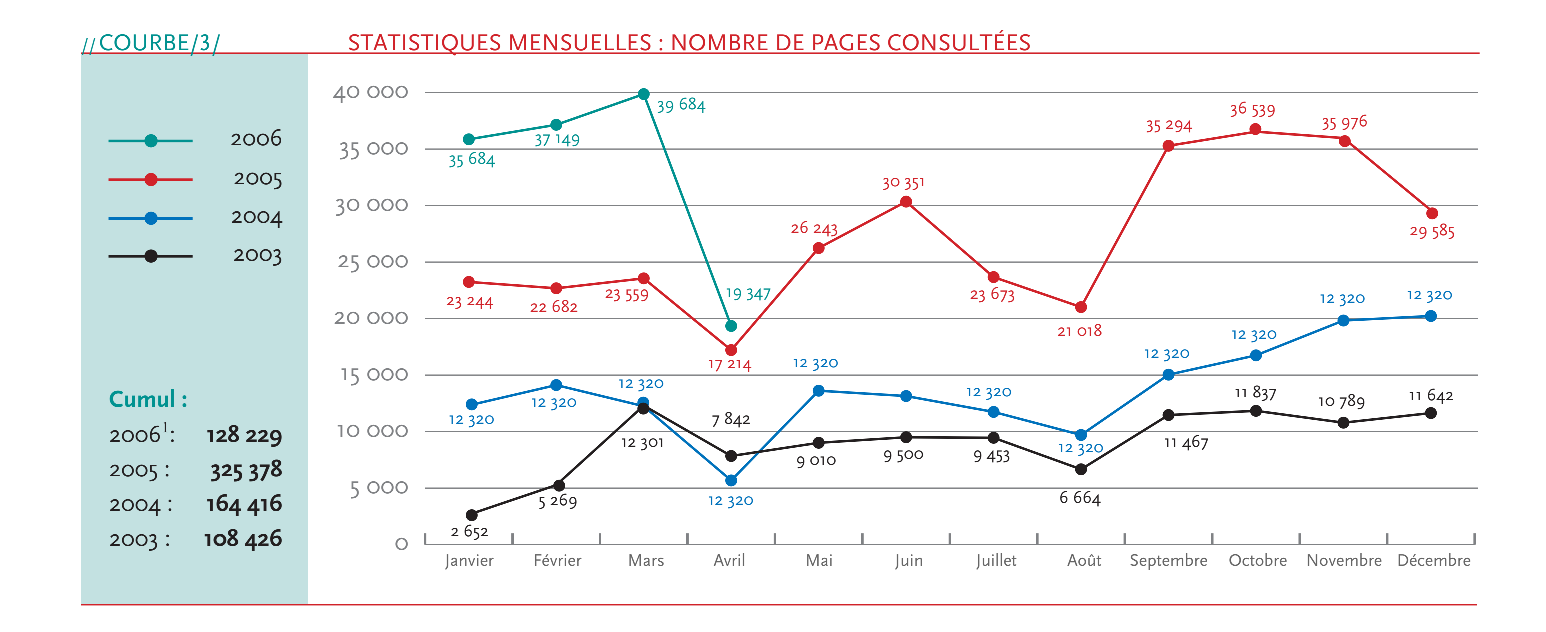


et comparatifs 2005-2004-2003 font l'objet des tableaux joints. Le nombre de visites quotidiennes du site est passé en moyenne de 56 en 2003 à 104 en 2004 à 228 en 2005, alors que le nombre de pages consultées quotidiennement a évolué de 297 en 2003 à 449 en 2004 à 891 en 2005, ce qui est une argumentation plus que significative et satisfaisante, d'autant que cette moyenne recouvre une progression régulière tout au long de l'année.

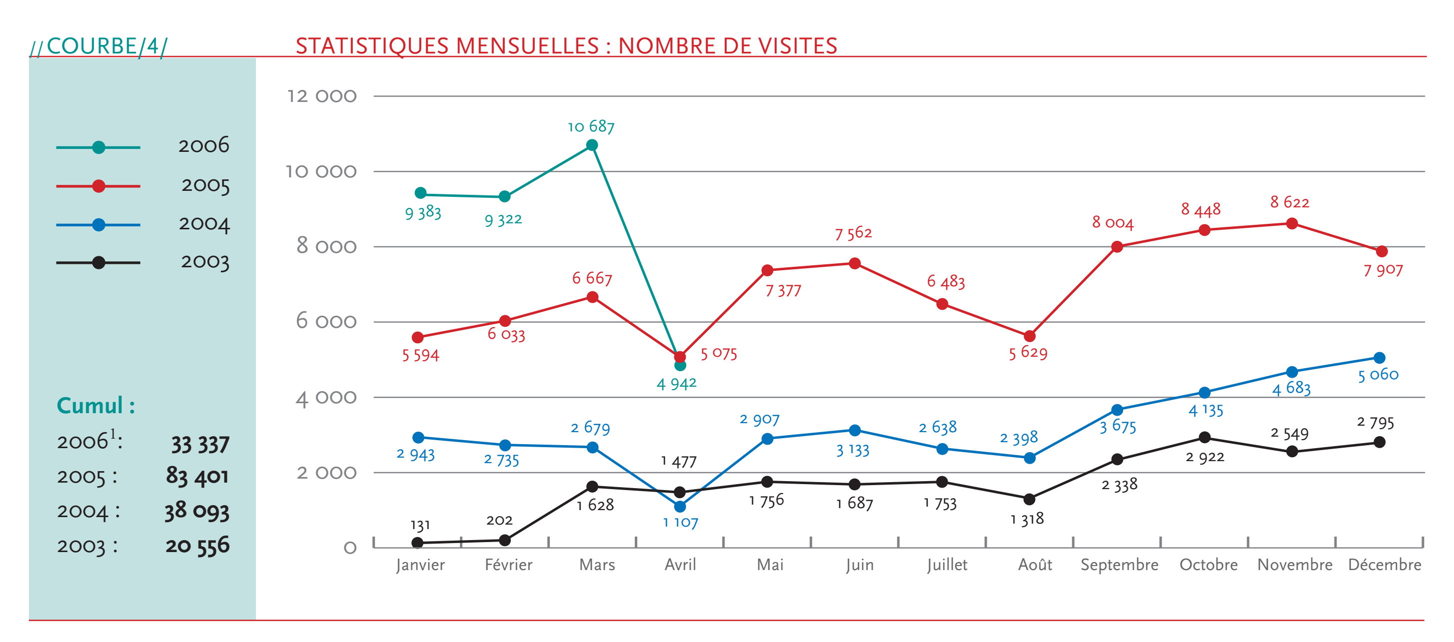

//COURBE/1/
STATISTIQUES QUOTIDIENNES : NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES
2006
2005
2004
2003
Moyenne :
2006[1]: 1 105
2005 : 891
2004 : 449
2003 : 297
1 500
1 200
900
600
300
0
Janvier
Février
Mars
Avril
Mai
Juin
Juillet
Août
Septembre
Octobre
Novembre
Décembre
1 155
1 326
1 285
644
749
810
759
573
846
1 011
763
678
1 176
1 178
1 199
954
397
486
395
189
439
438
378
312
501
540
660
652
85
188
396
261
290
316
304
214
382
381
359
375


//COURBE/2/
STATISTIQUES QUOTIDIENNES : NOMBRE DE VISITES
2006
2005
2004
2003
Moyenne :
2006[1]: 287
2005 : 228
2004 : 104
2003 : 56
350
300
250
200
150
100
50
0
Janvier
Février
Mars
Avril
Mai
Juin
Juillet
Août
Septembre
Octobre
Novembre
Décembre
302
332
344
164
180
215
215
169
237
252
209
181
266
272
287
255
94
94
86
36
93
104
85
77
122
133
156
163
4
7
52
49
56
56
56
42
77
94
84
90

## //COURBE/3/ STATISTIQUES MENSUELLES : NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES




## //COURBE/4/ STATISTIQUES MENSUELLES : NOMBRE DE VISITES




1. Sur 4 mois pour l'année 2006.




# 3



# Budget de la CNDP en 2005/2006



# Les chiffres :
## budget de fonctionnement de la CNDP

La Commission nationale du débat public est rattachée « budgétairement » au ministère de l'Écologie et du Développement durable depuis le 1er janvier 2004 sur une ligne budgétaire propre.

Dans le cadre de la mise en place de la loi organique sur les lois de finances (LOLF), qui décompose désormais l'ensemble du budget de l'État en programmes et en actions, la CNDP a été rattachée au budget du ministère de l'Écologie et du Développement durable dans une action spécifique, l'action 38 du programme 3. Il convient d'ajouter que, du fait du statut de la CNDP, l'action a pour seule vocation de permettre d'identifier le budget attribué à la CNDP, qui est tenu hors des mouvements de fongibilité pouvant intervenir au sein du programme ; enfin, aucun objectif ou indicateur n'est mentionné car, la CNDP ne pouvant s'auto-saisir, son activité dépend entièrement de l'initiative des maîtres d'ouvrage ou des autres autorités qui peuvent la saisir.

L'exécution du budget 2005 fait apparaître toutes dépenses confondues un solde de 1,3 M€.

Cette situation s'explique par le fait que, comme déjà en 2004, des charges de personnel n'ont pas été réclamées par le secrétariat général du gouvernement et donc n'ont pas pu lui être versées ; que le MEDD n'a pas procédé au virement sur son budget des crédits correspondant à la convention signée en 2004 (remboursement du loyer et des charges liées) ; que les expertises dans les débats publics de l'année ont été moins nombreuses que prévu ou de faible montant.

Compte tenu des sommes dues pour 2005 tant au SGG qu'au MEDD, nous avons demandé le report des crédits nécessaires, dont nous n'avons pas encore reçu la notification, tout en rendant les crédits non utilisés.

La négociation budgétaire 2006 a conduit la CNDP à décider de demander un budget en baisse de 5,5 % malgré le nombre de débats prévisibles, compte tenu du résultat positif des années antérieures. Le budget a été arrêté à 1 901 000 euros hors reports de l'année 2005, ramené à 1 898 000 après amputation par un prélèvement général sur le budget des services.

En ce qui concerne le personnel, la Commission nationale du débat public dispose, au 31 décembre 2005, de sept postes budgétaires : un Président, deux vice-présidents, trois agents de catégorie A et un de catégorie B. En réalité, outre le Président et les deux vice-présidents, la Commission nationale du débat public dispose :
• d'un agent de catégorie A mis à disposition par le ministère de l'Intérieur, pour le secrétaire général ;
• d'un agent contractuel mis à disposition par le ministère de l'Équipement ;

• de cinq agents administratifs recrutés sur contrat de la Commission, dont deux agents titulaires.

Il convient également de noter que la Commission nationale qui avait sollicité la revalorisation du plafond des indemnités des présidents et des membres des CPDP, pour tenir compte de l'importance du travail fourni, a eu satisfaction. En effet, par arrêté interministériel du 1er juillet 2005, le montant du plafond des indemnités a été revalorisé de 50 % pour les présidents et les membres de CPDP ; les fonctionnaires en activité voient le montant de la réfaction sur leur indemnité passer de 50 % à seulement 25 %.

Certes, ces améliorations sont inférieures à celles que la CNDP avait souhaitées, mais elles sont substantielles et rétroactives au 1er janvier 2005.


4



# Annexes

# Code de l'environnement

## LIVRE 1 : Dispositions communes

### Titre II : Information et participation des citoyens

### Chapitre Ier : Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

### SECTION 1
**Missions de la Commission nationale du débat public**
**Champ d'application et objet du débat public**

#### Article L.121-1
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
La participation du public peut prendre la forme d'un débat public. Celui-ci porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.
La participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique, réalisée en application des dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du présent code ou du chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
En outre, la Commission nationale du débat public veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux.
Elle conseille, à leur demande, les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet.
La Commission nationale du débat public a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.
La Commission nationale du débat public et les commissions particulières ne se prononcent pas sur le fond des projets qui leur sont soumis.

#### Article L.121-2
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d'urbanisme et aux opérations d'aménagement prévues par le livre III du code de l'urbanisme. Toutefois, peuvent en relever certains projets d'investissement dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
Lorsque le débat public est organisé dans les conditions prévues au présent chapitre, les dispositions prévues à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables.

### SECTION 2
**Composition et fonctionnement de la Commission nationale du débat public**

#### Article L.121-3
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
La Commission nationale du débat public est composée de vingt et un membres nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat. Outre son président et deux vice-présidents, elle comprend :
1. un député et un sénateur nommés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale et par le Président du Sénat ,
2. six élus locaux nommés par décret sur proposition des associations représentatives des élus concernés,
3. un membre du Conseil d'État, élu par l'assemblée générale du Conseil d'État,
4. un membre de la Cour de cassation, élu par l'assemblée générale de la Cour de cassation,
5. un membre de la Cour des comptes, élu par l'assemblée générale de la Cour des comptes,
6. un membre du corps des membres des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel, nommé par décret sur proposition du Conseil supérieur des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel,
7. deux représentants d'associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L.141-1 exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'environnement,
8. deux représentants des consommateurs et des usagers, respectivement nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Économie et du ministre chargé des Transports,
9. deux personnalités qualifiées, dont l'une ayant exercé des fonctions de commissaire enquêteur, respectivement nommées par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Industrie et du ministre chargé de l'Équipement.
Le président et les vice-présidents sont nommés par décret.
Le mandat des membres est renouvelable une fois.
Le président et les vice-présidents exercent leurs fonctions à plein-temps et sont rémunérés.
Les fonctions des autres membres donnent lieu à indemnité.

#### Article L.121-4
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
La Commission peut bénéficier de la mise à disposition de fonctionnaires en position d'activité. Elle peut recruter des agents contractuels pour les besoins de son fonctionnement.

#### Article L.121-5
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Les membres de la Commission nationale et des commissions particulières intéressés à une opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à cette opération.

#### Article L.121-6
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Les crédits nécessaires au fonctionnement de la Commission nationale du débat public sont inscrits au budget général de l'État sur proposition du Premier ministre. Le président de la Commission est ordonnateur des dépenses. Il a autorité sur les services.
Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables aux dépenses de la Commission.

#### Article L.121-7
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
La Commission nationale du débat public établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au gouvernement et au parlement. Il est rendu public.

### SECTION 3
**Organisation du débat public**

#### Article L.121-8
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
I. La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État.
Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la Commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
II. En outre, les projets appartenant aux catégories définies en application du I mais dont le coût prévisionnel est d'un montant inférieur au seuil fixé en application du I, et qui répondent à des critères techniques ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État pour chaque nature de projet, sont rendus publics par leur maître d'ouvrage ou par la personne publique responsable du projet, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles.
En ce cas, la Commission peut être saisie par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet et par dix parlementaires ; elle peut également être saisie par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés ou par l'une des associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L.141-1 exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national. Cette saisine intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage adresse à la Commission nationale du débat public un dossier constitué conformément au deuxième alinéa du I.

***Article L.121-9***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Lorsque la Commission nationale du débat public est saisie en application des dispositions de l'article L.121-8, elle détermine les modalités de participation du public au processus de décision dans les conditions suivantes :
I. La Commission apprécie, pour chaque projet, si le débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
Si la Commission estime qu'un débat public est nécessaire, elle peut soit l'organiser elle-même et, dans ce cas, elle en confie l'animation à une commission particulière qu'elle constitue, soit en confier l'organisation au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet. Dans ce cas, elle définit les modalités d'organisation du débat et veille à son bon déroulement.
Si la Commission estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet l'organisation d'une concertation selon des modalités qu'elle propose.
II. La Commission nationale du débat public se prononce dans un délai de deux mois sur la suite à réserver aux saisines prévues aux I et II de l'article L.121-8.
Elle se prononce sur les demandes de débat dont elle est saisie en vertu de l'article L.121-8 par une décision motivée.
En l'absence de décision explicite à l'issue de ce délai, la Commission est réputée avoir renoncé à organiser le débat public ou à en confier l'organisation au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet.
III. Les dépenses relatives à l'organisation matérielle d'un débat public sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet. En revanche, le coût des expertises complémentaires est à la charge de la Commission nationale du débat public.

***Article L.121-10***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Le ministre chargé de l'Environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peut saisir la Commission nationale du débat public en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

***Article L.121-11***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
La Commission nationale du débat public établit et publie le calendrier de déroulement du débat public, dont la durée ne peut excéder quatre mois, celle-ci pouvant être prolongée de deux mois par une décision motivée de la Commission nationale du débat public.
La Commission nationale du débat public peut demander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable de compléter le dossier qu'il est prévu de soumettre au débat public. Dans ce cas, le délai prévu à l'alinéa précédent ne court qu'à compter de la réception du dossier complet par la Commission nationale du débat public.
Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le Président de la Commission nationale du débat public publie un compte rendu du débat et en dresse le bilan.

***Article L.121-12***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
En ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à 'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

***Article L.121-13***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public.
Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public.
Lorsque le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est une collectivité territoriale, cet acte donne lieu à une délibération.

***Article L.121-14***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Aucune irrégularité au regard des dispositions du présent chapitre ne peut être invoquée lorsque l'acte par lequel la Commission nationale du débat public a renoncé à organiser un débat public ou l'acte mentionné à l'article L.121-13 est devenu définitif.

***Article L.121-15***
*(loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*
Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre.

# Décret d'application

**Décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public**

Le Premier ministre,
Sur le rapport de la ministre de l'Écologie et du Développement durable,
• vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15,
• vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ,
• vu le code général des collectivités territoriales, le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

**décrète :**

## Titre Ier : Organisation du débat public

### Chapitre Ier : Publicité des projets et saisine de la Commission nationale du débat public

***Article 1***
Lorsqu'ils répondent aux conditions prévues aux articles 2 et 3 du présent décret, sont soumis aux dispositions du présent titre les projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées entrant dans les catégories d'opérations et de projets d'investissements suivantes :
1. a) créations d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées,
   b) élargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées,
   c) création de lignes ferroviaires,
   d) création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants,
2. création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes,
3. création ou extension d'infrastructures portuaires,
4. création de lignes électriques,
5. création de gazoducs,
6. création d'oléoducs,
7. création d'une installation nucléaire de base,
8. création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs,
9. transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables),
10. équipements culturels, sportifs, scientifiques, touristiques,
11. équipements industriels.

Le présent décret ne s'applique pas aux installations soumises à des règles de protection du secret de la Défense nationale.

***Article 2***
La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit, en application du I de l'article L.121-8 du code de l'environnement, est fixée en annexe au présent décret.
Le maître d'ouvrage ou, lorsque celui-ci n'est pas désigné, la personne publique responsable du projet saisit la Commission nationale du débat public en lui adressant le dossier prévu au deuxième alinéa du I de l'article L.121-8 du code de l'environnement.

### Article 3

I. La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont les objectifs et les caractéristiques principales doivent, en application du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, être rendus publics par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est fixée en annexe au présent décret.

II. Les projets des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales ou des établissements publics en dépendant font l'objet d'une délibération, qui est mentionnée en caractères apparents dans au moins un journal national et un journal diffusé dans le ou les départements intéressés.

Les projets de l'État, de ses établissements publics et des personnes privées font l'objet d'un avis qui est mentionné en caractères apparents dans au moins un journal national et dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés.

Dans tous les cas, la mention précise les lieux où le public peut consulter le document décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet.

### Article 4

En cas de saisine de la Commission nationale du débat public par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, relative à un projet rendu public dans les conditions prévues à l'article 3, la lettre adressée à la Commission est accompagnée de la délibération autorisant la saisine.

### Article 5

S'il y a lieu, la Commission nationale du débat public informe le maître d'ouvrage, ou à défaut la personne publique responsable, qu'elle a été saisie d'une demande de débat public sur un projet rendu public. Dans ce cas, le dossier relatif au projet, constitué conformément au deuxième alinéa du I de l'article L.121-8 du code de l'environnement est adressé à la Commission par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet dans un délai d'un mois à compter de cette information.

### Article 6

La décision par laquelle la Commission nationale du débat public se prononce sur la suite réservée à une saisine est transmise au maître d'ouvrage, ou à défaut à la personne publique responsable du projet, et, le cas échéant, à l'auteur de la saisine. Elle est publiée au *Journal officiel de la République française*.

## Chapitre II : Déroulement du débat public

### Article 7

I. Lorsque la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public, elle met en place une commission particulière de trois à sept membres, y compris le président.

Le président de la commission particulière est désigné par la Commission nationale dans un délai de quatre semaines à compter de la décision d'organiser le débat.

Les autres membres sont désignés par la Commission nationale sur proposition du président de la commission particulière.

Le Président de la Commission nationale du débat public ne peut pas être désigné en qualité de président ou de membre d'une commission particulière.

II. Le maître d'ouvrage, ou à défaut la personne publique responsable du projet, propose au président de la commission particulière un dossier en vue du débat dans un délai de six mois à compter de la date de publication de la décision mentionnée à l'article 6 du présent décret. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications de la Commission nationale du débat public. Il peut être complété à la demande du président de la commission particulière avec des documents nécessaires au débat.

Le maître d'ouvrage peut également proposer des modalités d'organisation et un calendrier du débat.

III. La Commission nationale du débat public accuse réception du dossier dès qu'elle l'estime complet. Si la Commission nationale du débat public n'a pas fixé la date d'ouverture du débat dans un délai de deux mois à compter de cette réception, elle est réputée avoir renoncé à organiser un débat. Toutefois, après réception du dossier, la Commission nationale peut décider de prolonger le délai avec l'accord du maître d'ouvrage.

IV. La commission particulière peut demander à la Commission nationale de décider des expertises complémentaires.

V. Le président de la commission particulière élabore le compte rendu du déroulement du débat, et l'adresse à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la Commission nationale, puisse, ainsi que le compte rendu, être publié dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat.

### Article 8

I. Lorsque la Commission nationale du débat public a décidé de confier l'organisation d'un débat public au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, celui-ci lui propose les modalités d'organisation et le calendrier du débat public et lui adresse le dossier soumis à débat public dans un délai de six mois à compter de la date de publication de la décision mentionnée à l'article 6 du présent décret. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications fournies par la Commission nationale du débat public. Celle-ci peut demander qu'il soit complété par des documents nécessaires au débat.

II. Dès réception du dossier complet, la Commission nationale du débat public se prononce, dans un délai de deux mois, sur les modalités et notamment sur la date d'ouverture du débat.

Si la Commission nationale ne se prononce pas dans le délai ci-dessus mentionné, elle est réputée avoir donné son accord aux propositions du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet établit le compte rendu du débat et le transmet à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte rendu, être publié dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat.

### Article 9

Dans le cas où la Commission nationale du débat public estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet d'organiser une concertation selon des modalités qu'elle propose.

Le maître d'ouvrage définit, en fonction des recommandations de la Commission, l'objet, les modalités, le déroulement et le calendrier de la concertation. Il en informe la Commission.

À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage en transmet le compte rendu à la Commission.

### Article 10

Lorsque la Commission nationale du débat public est saisie d'une demande de débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement en application de l'article L.121-10 du code de l'environnement, elle organise le débat suivant les modalités définies à l'article 7 du présent décret.

## Chapitre III : Issue du débat public

### Article 11

L'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication.

La décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée au *Journal officiel de la République française*.

La délibération d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un établissement public en dépendant est publiée au Recueil des actes administratifs mentionné, selon les cas, à l'article R.2121-10, à l'article R.3131-1, à l'article R.4141-1 ou à l'article R.5211-41 du code général des collectivités territoriales.

La décision prise par les personnes privées fait l'objet d'une mention insérée en caractères apparents dans un journal national et un journal diffusé dans le ou les départements intéressés.

### Article 12

Le compte rendu et le bilan du débat public, ainsi que le compte rendu de la concertation prévue à l'article 9 du présent décret, sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique.

### Titre II : Fonctionnement de la Commission nationale du débat public

***Article 13***

La Commission nationale du débat public élabore son règlement intérieur. Ce règlement fixe notamment les règles de fonctionnement des commissions particulières et précise les conditions dans lesquelles le Président de la Commission nationale du débat public peut déléguer sa signature aux vice-présidents.

***Article 14***

Les membres de la Commission nationale du débat public autres que le Président et les vice-présidents perçoivent une indemnité forfaitaire attribuée en fonction de leur présence effective aux séances de la Commission.
Le Président de la Commission fixe le montant de l'indemnité allouée à chacun des membres.
Les membres de la Commission nationale du débat public ont droit au remboursement des frais de transport et de séjour qu'ils sont susceptibles d'engager à l'occasion des déplacements effectués dans le cadre de leur mission dans les conditions applicables aux fonctionnaires civils de l'État.

***Article 15***

Lorsque la Commission nationale du débat public décide la constitution d'une commission particulière, le président et les membres de cette commission ont droit à une indemnité et au remboursement, sur justificatifs, des frais qu'ils ont engagés.
Le Président de la Commission nationale fixe, dans chaque cas, sur proposition du président de la commission particulière, le montant de l'indemnité allouée et, le cas échéant, de l'allocation provisionnelle accordée.

***Article 16***

Les frais et indemnités prévus aux articles 14 et 15 du présent décret sont imputés sur le budget de la Commission nationale du débat public.
Leurs modalités de calcul sont fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'Environnement, du Budget et de la Fonction publique.

### Titre III : Dispositions transitoires et finales

***Article 17***

Le présent décret ne s'applique pas :
1. aux projets d'aménagement ou d'équipement qui ont fait l'objet d'un débat public en application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 ;
2. aux projets qui ont fait l'objet, avant la publication du présent décret, d'une fixation de leurs caractéristiques principales par mention ou publication régulière dans les conditions prévues par l'alinéa 2 de l'article 1er du décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

***Article 18***

Les projets entrant dans le champ d'application de l'article 1er du présent décret, dont la Commission nationale du débat public avait été saisie en application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 et du décret n° 96-388 du 10 mai 1996, et ayant fait l'objet, à la date de publication du présent décret, d'une décision d'organiser un débat public seront soumis, pour les modalités du débat public faisant suite à cette décision, aux dispositions du présent décret.

***Article 19***

Le décret n° 96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est abrogé.

***Article 20***

Le ministre de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales, le ministre de l'Économie, des Finances et de l'industrie, la ministre de l'Écologie et du Développement durable, le ministre de la Fonction publique, de la réforme de l'État et de l'Aménagement du territoire, le ministre délégué au Budget et à la Réforme budgétaire, le ministre délégué aux Libertés locales et la secrétaire d'État au Développement durable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel de la République française*.

### ANNEXE

Vous pouvez consulter le tableau dans le *J.O.* n° 248 du 23/10/2002 pages 17545 à 17547 ou en pages 22-23 de ce rapport annuel (tableaux 3 et 4).

# Règlement intérieur de la Commission nationale du débat public

**Délibération du 8 janvier 2003 fixant le règlement intérieur de la Commission nationale du débat public.**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement notamment ses articles L.121-1 à L.121-15,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

**décide :**

### Chapitre Ier : La Commission nationale du débat public

***Article 1***

La Commission a son siège 6, rue du Général-Camou, 75007 Paris.
Les séances ont habituellement lieu au siège de la Commission ; elles peuvent cependant se tenir en tout autre lieu du territoire national si la Commission le décide. Les séances ne sont pas publiques.
La Commission se réunit à l'initiative du Président ; la convocation peut intervenir sur demande de trois membres de la Commission nationale.
Les convocations sont adressées huit jours avant la date de la réunion.

***Article 2***

L'ordre du jour est établi par le Président ; il comporte obligatoirement toute question dont l'inscription est demandée dix jours au moins avant la séance par au moins trois membres de la Commission.

***Article 3***

La séance ne peut être ouverte que si la moitié au moins des membres en exercice sont présents ou représentés ; le quorum est vérifié par le Président en début de séance. Si le quorum n'est pas atteint, la Commission se réunit sept jours après : la règle du quorum ne s'applique plus. Chaque membre de la Commission ne peut disposer de plus d'une procuration.
Les votes ont lieu à main levée, sauf si le Président ou sept membres présents au moins demandent un scrutin secret. Le scrutin est secret pour la désignation du Président et des membres des commissions particulières.

Si l'urgence le justifie, le Président peut proposer une décision aux membres de la commission par voie de consultation écrite ; cette consultation ne peut porter sur la décision d'organiser un débat, ni sur la désignation du président d'une CPDP.

***Article 4***

Les délibérations sont adoptées à la majorité des suffrages exprimés. En cas d'égalité, la voix du Président est prépondérante. Les abstentions ou les votes blancs ou nuls sont exclus de son calcul.
La suspension de séance est de droit lorsqu'elle est demandée par le Président ou par trois membres au moins de la Commission. Le Président en fixe la durée.

***Article 5***

Les délibérations et décisions sont signées par le Président. Les procès-verbaux des réunions sont établis par le secrétariat général de la Commission nationale du débat public.
Doivent y figurer notamment :
– le nom des membres présents,
– les questions abordées,
– les interventions dont l'auteur a demandé qu'elles figurent au procès-verbal,
– le relevé des décisions.
Les procès-verbaux sont transmis aux membres de la Commission et adoptés au début de la séance qui suit leur transmission.

***Article 6***

Un bureau permanent est composé du Président et des vice-présidents.
Le bureau permanent se réunit périodiquement dans l'intervalle qui sépare deux réunions plénières de la Commission nationale. Il est chargé d'assister le Président qui répartit la supervision de l'instruction des demandes d'ouverture de débat qui sont adressées à la Commission, l'examen des modalités d'organisation des débats

publics décidés, le suivi des débats engagés et les suites données par le maître d'ouvrage.

***Article 7***

Le Président informe les auteurs de la saisine, le maître d'ouvrage, les ministres et préfets intéressés de la désignation des présidents et membres des commissions particulières ; il leur communique la date à laquelle commencera le débat ainsi que la décision relative à son éventuelle prolongation.
Il confie aux préfets destinataires de ces informations le soin de les diffuser auprès des collectivités et des élus concernés.

***Article 8***

Une discussion générale sur la base du compte rendu du débat public est ouverte devant la Commission, avant que le Président n'en dresse le bilan. Le président de la commission particulière est entendu à cette occasion.

***Article 9***

Le Président prépare le projet de rapport annuel en vue de son approbation par la Commission. Celle-ci confie au président le soin de le communiquer au gouvernement et au Parlement et de le rendre public.

## Chapitre II : Les Commissions particulières

***Article 10***

Le président de la commission particulière propose à la Commission nationale du débat public la désignation de membres présentant des qualités susceptibles de garantir l'équilibre des débats. Il s'assure qu'aucun d'entre eux n'est intéressé à l'opération au sens de l'art. 121-5 du code de l'environnement.

***Article 11***

Sur proposition du président de la commission particulière, le bureau fixe le siège de la commission particulière.

***Article 12***

Le président de la commission particulière propose à la Commission nationale, qui les approuve, le calendrier prévisionnel du débat et les modalités de son organisation.
La Commission nationale peut donner délégation à son Président pour fixer le jour précis d'ouverture du débat en concertation avec le président de la commission particulière ou le maître d'ouvrage auquel le débat a été confié.

***Article 13***

Le président de la commission particulière organise le travail de cette dernière.
Il veille à ce que soit garanti l'égal accès de tous à l'information ; en particulier, il s'assure que le public est bien informé :
– des heures et lieux où il pourra prendre connaissance du dossier du débat préparé par le maître d'ouvrage,
– des conditions d'organisation des réunions et débats,
Il détermine les conditions de diffusion la plus large possible du dossier du débat préparé par le maître d'ouvrage comme des documents produits à l'occasion du débat.
Il anime la conduite des débats. Il préside les réunions publiques ; il peut se faire représenter dans cette tâche par l'un des membres de la commission particulière qu'il désigne. Dans les conditions qu'il détermine, les membres de la commission particulière lui apportent leur concours.
La commission particulière se réunit au moins mensuellement pour suivre l'évolution du débat.

***Article 14***

Le Président de la Commission nationale peut inviter le président de la commission particulière à assister à une réunion de la Commission nationale traitant du débat en cause.

***Article 15***

Après débat au sein de la commission particulière, le président de celle-ci établit le compte rendu du déroulement du débat public. Il transmet le compte rendu à la Commission nationale.
Celui-ci devra notamment comporter :
– les informations relatives à la préparation et l'organisation du débat,
– les principales opinions exprimées, présentées notamment en fonction des objectifs de l'équipement projeté et des alternatives proposées.
Le président de la commission particulière transmet par ailleurs au Président de la Commission nationale l'ensemble des documents du débat, et notamment les contributions écrites des acteurs, en vue de leur archivage.

***Article 16***

En dehors des réunions de la Commission, les membres de la commission particulière sont tenus à un devoir de réserve.

## Chapitre III : Délégation de signature

***Article 17***

En cas d'empêchement, le président délègue sa signature à un vice-président.

***Article 18***

Le président délègue sa signature pour le fonctionnement administratif courant au secrétaire général de la Commission.

# Éthique et déontologie des membres des commissions particulières

**Engagement en faveur du débat :**
Chaque membre de commission particulière est appelé à :
1. mettre en œuvre les orientations générales, les directives et les recommandations méthodologiques de la CNDP,
2. œuvrer, sous la responsabilité du président de la commission, avec impartialité, équité et intégrité,
3. réserver aux travaux de la commission particulière le temps requis pour la préparation, le déroulement et la conduite à bonne fin du débat,
4. veiller à assurer à l'ensemble du public une information complète, objective, honnête et accessible,
5. favoriser l'expression du public et contribuer à ce qu'il obtienne les réponses aux questions posées,
6. veiller au respect de chacun et refuser les incivilités,
7. collaborer à une saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre.
**Indépendance :**
8. aucune personne intéressée à une opération, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, ne peut participer à un débat public se rapportant à cette opération,
9. le membre de la commission particulière doit porter sans délai à la connaissance du président de la commission particulière du débat public tout changement de statut ou de fonction susceptible de porter atteinte à son indépendance,
10. il manifeste, par son comportement et ses paroles, son indépendance par rapport aux diverses parties prenantes aussi bien avant et pendant qu'après le débat public,
11. il s'interdit d'accorder, de solliciter, d'accepter tout avantage, direct ou indirect, au profit ou de la part de tout organisme ou personne concernés, à un titre ou à un autre, par le projet soumis à débat.
**Devoir de neutralité et de réserve :**
12. il doit faire preuve de neutralité et de tolérance,
13. il s'abstient, au cours du débat et au-delà jusqu'à la décision du maître d'ouvrage, d'exprimer toute opinion sur le fond du projet soumis à débat,
14. il s'interdit de remettre en cause les décisions prises collégialement par la commission particulière du débat public ou de commenter les décisions prises par cette dernière,
15. il s'engage à ne pas user indûment de sa qualité de membre d'une commission particulière.

# Historique des textes relatifs à la Commission nationale du débat public

***J.O.* n° 186 du 13 août 2003**
• Arrêté du 4 août 2003 portant institution d'une régie d'avances auprès de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 176 du 1er août 2003**
• Décret du 29 juillet 2003 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 69 du 22 mars 2003**
• Arrêté du 11 mars 2003 relatif aux frais et indemnités des membres de la Commission nationale du débat public et des commissions particulières.
***J.O.* n° 248 du 23 octobre 2002**
• Décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.
• Décret du 22 octobre 2002 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
• Arrêté du 22 octobre 2002 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
• Avis relatif à l'élection de membres de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 209 du 7 septembre 2002**
• Décret du 5 septembre 2002 portant nomination du président et des vice-présidents de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 262 du 11 novembre 2001**
• Arrêté du 8 novembre 2001 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 159 du 11 juillet 2001**
• Arrêté du 9 juillet 2001 fixant le montant de l'indemnité susceptible d'être allouée au président de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 157 du 8 juillet 2001**
• Décret n° 2001-595 du 6 juillet 2001 relatif à l'attribution d'une indemnité au Président et aux membres de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 154 du 5 juillet 2001**
• Arrêté du 3 juillet 2001 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 37 du 13 février 2001**
• Arrêté du 12 février 2001 portant nomination du Président de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 240 du 15 octobre 1999**
• Arrêté du 13 octobre 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 168 du 23 juillet 1999**
• Décret n° 99-630 du 21 juillet 1999 relatif à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 127 du 4 juin 1999**
• Arrêté du 3 juin 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 94 du 22 avril 1999**
• Arrêté du 15 avril 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 292 du 17 décembre 1998**
• Arrêté du 10 décembre 1998 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 212 du 12 septembre 1997**
• Arrêté du 10 septembre 1997 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 96 du 24 avril 1997**
• Arrêté du 18 avril 1997 portant nomination du Président de la Commission nationale du débat public.
***J.O.* n° 303 du 31 décembre 1997**
• Loi de finances pour 1998, n° 97-1269 du 30 décembre 1997 (article 105).
***J.O.* n° 110 du 11 mai 1996**
• Décret n° 96-338 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement, pris pour application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995.
***J.O.* n° 29 du 3 février 1995**
• Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

# Décisions et avis

## Séance du 5 janvier 2005

### Décision n° 2005 / 01 / CRN / 1
### Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

• considérant la situation actuelle caractérisée par la fragilité des réseaux de transport individuel et collectif et l'insuffisance des conditions de service sur les infrastructures routières en termes de saturation et d'insécurité,
• considérant les perspectives d'évolution décrites par le dossier de saisine,
• considérant que, du fait du cumul des fonctions de desserte locale, d'échange et de transit, le réseau autoroutier présente un caractère stratégique à la fois pour l'agglomération niçoise, pour la région et pour les liaisons Est-Ouest à caractère national ou international,
• considérant l'importance des enjeux socio-économiques et des impacts environnementaux pour les populations et les territoires concernés qu'impliquent les diverses options envisagées pour renforcer l'armature routière Est-Ouest au droit de l'agglomération niçoise,
• considérant le faible degré de précisions de ces options,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,

**décide:**

***Article 1***
D'organiser un débat public sur le projet de contournement routier de Nice.

***Article 2***
La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat public dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 3***
Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :
– les résultats des études environnementales, socio-économiques et techniques (évoquées à la page 38 du dossier) actualisant l'étude intermodale de mars 2000,
– les relations entre le projet, les potentialités d'évolution des transports collectifs de personnes et des transports de marchandises et les perspectives d'aménagement,
– les caractéristiques principales de chacune des grandes options présentées et les impacts qu'elles auraient sur les territoires et sur l'environnement, les maîtres d'ouvrage et les modes de financement correspondant aux différentes hypothèses.

### Décision n° 2005 / 02 / RA
### Projet de rapport annuel de la Commission nationale du débat public

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
D'approuver le projet de rapport annuel 2004.

## Séance du 2 février 2005

### Décision n° 2005 / 03 / CAS / 1
### Projet de grand contournement Ouest de Strasbourg

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 novembre 2004, reçue le 16 décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de grand contournement Ouest de Strasbourg,

après en avoir délibéré, à la majorité de ses membres présents,

• considérant que l'aménagement projeté a pour premiers objectifs d'assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord-Sud alsacien et de détourner les flux de transit des axes existants,
• considérant que l'opération figure dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport adoptés par décret du 18 avril 2002 et est inscrite parmi les grands projets prioritaires d'aménagement du territoire par le CIADT du 18 décembre 2003,
• considérant que le projet a fait l'objet depuis l'automne 1999 d'une concertation approfondie, qui a permis de traiter de son opportunité, d'en arrêter le principe (décision ministérielle du 6 juin 2000) et de définir ses grandes caractéristiques,
• considérant que le projet, que ses caractéristiques se situaient alors entre les seuils supérieurs et inférieurs définis par l'article L.121-8 I et II de la loi, a fait l'objet dans les conditions légales d'une publication qui ouvrait, pendant un délai de deux mois, le droit de saisir la Commission nationale du débat public au maître d'ouvrage, à dix parlementaires, à une collectivité territorialement intéressée ou à une association de protection de l'environnement agréée sur le plan national; que la CNDP n'a pas été saisie,
• considérant que la concertation associant d'abord les collectivités, organismes économiques et associations a été ouverte au public à l'été 2003, lui permettant de s'informer et de s'exprimer, et a abouti à des modifications substantielles du projet ; que la réévaluation de son coût, désormais supérieur à 300 M€, a abouti à la saisine obligatoire de la CNDP,
• considérant que la participation du public devra continuer à être assurée jusqu'à la clôture de l'enquête publique, et notamment que le maître d'ouvrage devra continuer à répondre à ses questions, puis que son information devra être assurée jusqu'à la réception des travaux,

**décide :**

***Article unique***

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de grand contournement Ouest de Strasbourg.

### Décision n° 2005/04/RN13/1 Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 23 décembre 2004, reçue le 30 décembre 2004, et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

• considérant que la RN13 tient une place essentielle dans le réseau routier de l'Ouest et notamment du Nord-Ouest parisien,
• considérant que les objectifs assignés au projet: réduire les nuisances sonores et reconquérir l'espace urbain d'abord, améliorer la fluidité et la sécurité du trafic sur l'axe réaménagé, favoriser le développement des transports collectifs méritent d'être soumis à la discussion du public,
• considérant que le choix de réaliser cet aménagement constitue un enjeu de portée régionale,
considérant l'importance des enjeux tant économiques et sociaux qu'environnementaux,
• considérant que la concertation engagée depuis 2000 a associé les collectivités locales et deux associations, qu'en revanche elle ne s'est pas élargie en direction du public,
• considérant que, si le dossier de saisine décrit le volet routier du projet de façon assez précise, il n'indique pas les mesures envisagées pour l'organisation de la circulation pendant la phase des travaux, il ne comporte aucune indication sur son plan de financement, que d'autre part il ne fait qu'esquisser le volet « aménagements de surface » qui est le complément indissociable de l'opération envisagée,
• considérant que le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,

**décide :**

***Article 1***

Un débat public sera organisé sur le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

***Article 2***

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat public dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 3***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :
– les mode et plan de financement de l'aménagement routier,
– les mesures envisagées pour l'organisation de la circulation pendant la phase des travaux,
– les orientations retenues pour les futurs aménagements de surface.
Il devra donc être élaboré en concertation avec la ville de Neuilly pour le second point, avec les différentes collectivités contributrices pour le troisième.

### Décision n° 2005/05/RN13/2 Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée, du 23 décembre 2004, reçue le 30 décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/04/RN13/1 décidant un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Roland Peylet est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

### Décision n° 2005/06/CRN/2 Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/01/CRN/1 du 5 janvier 2005 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Jean-Claude Coquet est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de contournement routier de Nice.

### Décision n° 2005/7/LGV Paca/6 Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu les décisions n° 2004/15/LGV Paca/1, n° 2004/16/LGVPaca/2, n° 2004/20/LGVPaca/3 et de n° 2004/23/LGV Paca/4/ n° 2004/35/LGVPaca/5, décidant un débat public, désignant le président et les membres de la commission particulière et prolongeant le délai de remise du dossier devant servir de base au débat public,

après en avoir délibéré,
sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière,

à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier de Réseau ferré de France est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera du 21 février au 21 juin 2005.

## Séance du 2 mars 2005

### Décision n° 2005 / 08 / THTCM / 1 Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,

• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,

• vu la lettre de saisine du directeur de RTE, datée du 31 janvier 2005, reçue le 1er février 2005, et le dossier joint,

après en avoir délibéré,
l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant que l'objectif assigné à ce projet d'ouvrage selon le dossier de saisine (maintien de la sûreté de fonctionnement du système électrique français lors de la mise en service du troisième groupe de production d'électricité de la centrale de Flamanville) lui donne un caractère d'intérêt national,

• considérant l'étendue de la zone d'étude envisagée,

• considérant, d'une part, la brièveté de l'argumentation sur le caractère inadapté de certains dispositifs contribuant à la maîtrise du synchronisme du système électrique, d'autre part, la définition très générale des divers impacts possibles de l'ouvrage,

• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code, considérant les liens étroits entre ce projet et celui du réacteur « tête de série EPR » à Flamanville,

• mais considérant qu'il s'agit d'ouvrages distincts, soulevant des problématiques différentes, ayant des impacts différents et concernant des publics différents,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Ce dossier du débat ne sera considéré comme complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :

– les quelques couloirs d'études possibles définis de façon plus restreinte et les impacts qu'ils auraient sur les territoires et sur l'environnement,

– les alternatives techniques existantes permettant le maintien du synchronisme du système électrique.

***Article 3***

La Commission nationale du débat public assurera la cohérence entre ce débat public et celui portant sur le projet de centrale « tête de série EPR »

– en leur donnant le moment venu un calendrier commun,

– en coordonnant leur organisation de façon à ce que la discussion sur l'opportunité des deux projets s'éclaire mutuellement.

À cette fin, la CNDP établira par un suivi régulier la coordination de l'action des deux commissions particulières.

### Décision n° 2005 / 09 / THTCM / 2 Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,

• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,

• vu la décision de la Commission nationale n°2005/08/THTCM/1 décidant un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Jean-Pierre Giblin est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine.

### Décision n° 2005 / 10 / OGDN / 1 Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

La Commission nationale du débat public,

• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,

• vu la lettre de saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du ministre de l'Industrie, datée du 16 février 2005, et reçue le 16 février 2005 et le dossier joint concernant la demande de débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue,

• considérant que le thème proposé est à l'évidence d'intérêt national, et qu'il comporte des conséquences socio-économiques et environnementales importantes,

• considérant que le débat, selon les indications du dossier de saisine, ne peut s'engager utilement qu'après que le public aura pu prendre connaissance des évaluations prévues par la loi de 1991, soit au mieux en septembre 2005 ; que les ministres auteurs de la saisine demandent que le compte rendu et le bilan du débat public leur soient remis vers la mi-janvier 2006 ; que la CNDP s'est fait une règle de satisfaire dans toute la mesure du possible les contraintes de délai qui s'imposent aux maîtres d'ouvrage et qu'elle a toutes raisons de penser que cela est pour beaucoup dans la crédibilité acquise aux yeux des responsables,

• considérant que des travaux nombreux et conséquents ont été réalisés durant ces dernières années en France et à l'étranger à propos des déchets radioactifs, aux plans scientifiques et techniques ; qu'il faut considérer ceux qui ont mené, ou participé à, ces travaux comme des acteurs du débat : les ministères auteurs de la saisine, l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, mais aussi les associations de citoyens, et naturellement les organes de recherche, de production et de contrôle intervenant dans le cycle des déchets ;

• considérant que les études sociologiques réalisées par le CREDOC et par le CNRS soulignent qu'une majorité des interviewés considère les déchets radioactifs comme un « tabou », ce qui favorise la montée des peurs à leur sujet ; qu'une étude de fin 2004 réalisée pour le compte de la mission « parties prenantes » de l'Institut de recherche sur la sûreté nucléaire conclut qu'il y a un problème général de confiance dans l'information sur le nucléaire ; qu'enfin dans ces différentes études, les interviewés déclarent, ce que confirment les constats faits par ailleurs par la CNDP, vouloir « s'informer en discutant »,

• considérant que la saisine porte également sur le processus démocratique à mettre en œuvre à la suite du débat ; que cela rejoint le constat fait par les études sociologiques mentionnées ci-dessus : les citoyens, conscients de leur difficulté à se faire une opinion sur les aspects techniques d'un tel sujet, conditionnent leur confiance à la qualité des procédures qui conduisent à la décision ; que l'on peut donc estimer que, si le débat public apporte une contribution sur ce thème, elle sera prise en considération dans la préparation de la loi,

• considérant qu'aux termes de la loi, tout débat organisé par la CNDP porte sur l'opportunité (le pourquoi) du sujet soumis à débat autant que sur ses caractéristiques (le comment), ce qui en matière de déchets en général se traduit par des discussions sur la production, le tri et la réutilisation de ce qui peut l'être, et sur le stockage résiduel ; que cela coïncide avec les controverses identifiées par le Conseil supérieur de la sûreté et de l'information nucléaires ;

• considérant la demande générale des associations de citoyens pour la protection de l'environnement de disposer de la faculté d'indiquer au public, dès le dossier d'initialisation du débat, les termes des controverses que soulève l'objet du débat à leurs yeux ; la pertinence particulière de cette demande au cas présent compte tenu de la difficulté technique de l'objet soumis à débat et du court laps de temps pour en débattre,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article 1***

Un débat public sera organisé sur les solutions de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue selon les conditions prévues à l'article 7 du décret du 22 octobre 2002 : la CNDP l'organisera elle-même et en confiera l'animation à une commission particulière.

Les conditions particulières auxquelles ce débat doit être adapté conduisent à énoncer les spécifications ci-après qui devront être prises en compte.

***Article 2: Objectifs***

Le débat visera en premier lieu à lever les interdits qui entourent le sujet des déchets radioactifs aux yeux du public. Pour cela la CPDP veillera à une large ouverture du débat au public en diffusant une information de qualité et en suscitant des réponses rapides et claires des ministères ou de leurs mandataires. Elle sollicitera aussi les autres acteurs du débat et, en tant que de besoin, le témoignage d'experts particuliers.
Le débat devra en second lieu contribuer par des méthodes appropriées à la définition du processus démocratique faisant suite au débat ; ses objectifs seront d'une part d'étendre à un public plus large les bénéfices du débat public et, d'autre part, d'instaurer une complémentarité entre démocratie participative et démocratie représentative.

***Article 3: Périmètre***

Le débat ne portera pas seulement sur la question du comment gérer les déchets radioactifs (« les solutions de gestion ») mais aussi sur celle du pourquoi (« production et traitement de ces déchets »), en profitant toutefois de la simultanéité du débat sur l'EPR pour renvoyer à celui-ci tout ce qui le concernera plus directement.

***Article 4: Crédibilité et lisibilité***

Le dossier d'initialisation du débat comprendra l'exposé par les ministères (ou leurs mandataires) de l'objet du débat, ses tenants et aboutissants. Il devra en outre être ouvert à une vision contradictoire de nature à permettre au public de repérer les termes des principales controverses que soulève le sujet. Il devra également permettre à celui-ci de comprendre aisément les rôles et les positions des divers acteurs dans le débat.

La CPDP privilégiera la concision et la simplicité du dossier sur l'exhaustivité des points de vue, sachant que le dossier doit seulement être suffisant pour démarrer le débat. Le déroulement de ce dernier donnera à chacun la possibilité de s'exprimer par oral et/ou par écrit.

### Décision n° 2005/11/OGDN/2
### Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment ses articles 7 et 10,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/10/OGDN/1 du 2 mars 2005 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Georges Mercadal est nommé président de la commission particulière du débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue.

### Décision n° 2005/12/EPR/3
### Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1 et 2004/38/EPR/2 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public et a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer le débat sur ce projet,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public : Mesdames Danièle Faysse, Annie Sugier, Françoise Zonabend, et Messieurs Michel Colombier, Monsieur Roland Lagarde.

## Séance du 6 avril 2005

### Décision n° 2005/13/LA51/6
### Projet de liaison entre Grenoble et Sisteron

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/18/LA51/02 du 2 juin 2004 de la Commission nationale du débat public décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2004/25/LA51/3, n° 2004/26/LA51/4 du 7 juillet 2004 et n° 2004/31/LA51/5 du 6 octobre 2004 nommant le président et les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Ruez, président de la commission particulière

après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer sur le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public d'une durée totale d'environ quatre mois se déroulera du 7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005.

### Décision n° 2005/14/LGV BT/4
### Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/29/LGV BT/1 du 8 septembre 2004 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux et Toulouse et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions n° 2004/32/LGV BT/2 du 6 octobre 2004 et n° 2004/42/LGV BT/3 du 1er décembre 2004 nommant le président et les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Henri Demange, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier de Réseau ferré de France sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera pendant une durée d'environ quatre mois du 7 juin au 15 juillet et du 1er septembre au 15 novembre 2005.

### Décision n° 2005/15/CER/4
### Projet de contournement Est de Rouen

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2004/34/CER/1 du 3 novembre 2004 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de contournement Est de Rouen et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions n° 2004/40/CER/2 et n° 2004/41/CER/3 nommant le président et les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Gachelin, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Bernard Fristch est nommé membre de la commission particulière.

### Décision n° 2005/16/LGV Paca/6
### Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du

débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la décision n° 2004/23/LGV Paca/4 désignant membre de la commission particulière, Madame de Lauzières,
• vu la lettre de démission de ses fonctions de membre de la commission particulière datée du 17 mars 2005,

sur proposition de Monsieur Marzolf, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

De prendre acte de la démission de Madame Dominique de Lauzières de la commission particulière du débat public à compter du 21 mars 2005.

### Décision n° 2005/17/THTCM/3 Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/08/THTCM/1 décidant un débat public et n° 2005/09/THTCM/2 nommant le président de la commission particulière ,

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine : Messieurs Loïc Blondiaux et Jean-Bernard Mabilais.

### Décision n° 2005/18/OGDN/3 Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du ministre de l'Industrie, datée du 16 février 2005, et reçue le 16 février 2005 et le dossier joint concernant la demande de débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue,
• vu les décisions n° 2005/10/OGDN/1 et n° 2005/11/OGDB/2 du 2 mars 2005 décidant un débat public en confiant l'animation à une commission particulière et nommant Monsieur Mercadal, président de celle-ci,

sur proposition de Monsieur Georges Mercadal, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue : Messieurs Daniel Boy, Jean-Claude Darras, Robert Guillaumont, Jean-Paul Schapira, Madame Catherine Vourc'h.

## Séance du 11 mai 2005

### Décision n° 2005/19/T3/1 Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du maire de Paris, datée du 15 avril, reçue le 18 avril 2005, et le dossier joint,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant que le projet figure dans le dossier de candidature de la Ville de Paris à l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 et prend à ce titre un caractère exceptionnel,
• considérant que les premiers enjeux du projet, tels qu'ils sont définis dans le dossier du maître d'ouvrage par référence aux objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, sont la réduction du trafic automobile et le développement des transports collectifs, que ces enjeux présentent une importance particulière dans la région Ile-de-France et ont donc un caractère d'intérêt national,
• considérant les liens du projet avec de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la Ville de Paris ou des communes voisines, et donc ses impacts sur le cadre de vie des habitants des quartiers traversés,
• considérant que la concertation menée en février 2003 portait sur un projet sensiblement plus réduit (extension de la Porte d'Ivry à la Porte de Charenton) et qu'elle n'a associé qu'un nombre limité d'interlocuteurs, que le projet tel qu'il a depuis lors évolué justifie que soient pleinement assurées l'information et la participation du public compte tenu de ses conséquences potentielles sur le cadre de vie et sur les conditions de vie quotidienne de la population,

**décide :**

***Article unique***

Le projet d'extension du Tramway des Maréchaux (T3) à Paris doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

### Décision n° 2005/20/T3/2 Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/19/T3/1 du 11 mai 2005 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Hubert Blanc est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du Tramway des Maréchaux (T3) à Paris.

### Décision n° 2005/21/CER/5 Projet de contournement Est de Rouen

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2004/34/CER/1 du 3 novembre 2004 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de contournement Est de Rouen et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions n° 2004/40/CER/2, n° 2004/41/CER/3 et n° 2005/15/CER/4 nommant le président et les membres de la commission particulière,
sur proposition de Monsieur Gachelin, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer sur le projet de Contournement Est de Rouen est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera pendant une durée de trois mois du 9 juin au 7 juillet et du 5 septembre au 9 novembre 2005.

***Article 3***

Sont approuvées les modalités d'organisation du débat telles que proposées par le président de la commission particulière.

### Décision n° 2005/22/LGV Paca/7 Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et notamment les articles L.121-9 et L.121-11,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu les décisions n° 2004/15/LGV Paca/1, n° 2004/16/LGV Paca/ 2, n° 2004/20/

LGV Paca/3 et de n° 2004/23/LGV Paca/4 / n° 2004/35/LGV Paca/5, n° 2005/7/LGV Paca/7 décidant un débat public, désignant le président et les membres de la commission particulière et prolongeant le délai de remise du dossier devant servir de base au débat public, considérant celui-ci comme suffisamment complet et fixant le calendrier du débat,
• vu la demande d'expertise complémentaire présentée par la commission particulière du débat public le 9 mai 2005,

après en avoir délibéré,
sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Une expertise complémentaire concernant le projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes-Côte d'Azur sera effectuée ; elle consistera en un dire d'expert sur les études réalisées précédemment par Réseau ferré de France sur la possibilité d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille – ou sur la possibilité d'un phasage de travaux combinant des sections de ligne nouvelle et des améliorations de la ligne existante – tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur le trajet Nice-Paris ou Toulon-Paris.

***Article 2***

Le débat public est prolongé jusqu'au 8 juillet 2005.

### Décision n° 2005/23/LA51/7
### Projet de liaison entre Grenoble et Sisteron

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/18/LA51/02 du 2 juin 2004 de la Commission nationale du débat public décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2004/25/LA51/3, n° 2004/26/LA51/4 du 7 juillet 2004 et n° 2004/31/LA51/5 du 6 octobre 2004 nommant le Président et les membres de la commission particulière,
• vu la décision n° 2005/13/LA51/6 considérant le dossier du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer comme suffisamment complet pour être soumis au débat et fixant le calendrier de celui-ci,

sur proposition de Monsieur Ruez, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

D'approuver les modalités d'organisation du débat telles que proposées par le président de la commission particulière.

### Décision n° 2005/24/LGV BT/5
### Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/29/LGV BT/1 du 8 septembre 2004 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux et Toulouse et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions n° 2004/32/LGV BT/2 du 6 octobre 2004 et n° 2004/42/LGV BT/3 du 1er décembre 2004 nommant le président et les membres de la commission particulière,
• vu la décision n° 2005/14/LGV BT/4 considérant le dossier de Réseau ferré de France comme suffisamment complet pour être soumis au débat et fixant le calendrier de celui-ci,
sur proposition de Monsieur Henri Demange, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

De rectifier ainsi le calendrier du débat public : il se déroulera du 8 juin au 14 juillet et du 1er septembre au 18 novembre 2005.

***Article 2***

D'approuver les modalités d'organisation du débat telles que proposées par le président de la commission particulière.

### Décision n° 2005/25/CRN/3
### Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/01/CRN/1 du 5 janvier 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/06/CRN/2 du 2 février 2005 nommant le président de la commission particulière du débat public,

sur proposition de Monsieur Jean-Claude Coquet, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de contournement routier de Nice : Messieurs Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi, Jean-Pierre Zirotti.

### Décision n° 2005/26/THTCM/4
### Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/08/THTCM/1 décidant un débat public et n° 2005/09/THTCM/2 nommant le président de la commission particulière et n° 2005/17/THTCM/3 nommant des membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide:**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine : Messieurs François Bonneaud, Jean-Paul Vellaud.

### Décision n° 2005/27/OGDN/4
### Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du ministre de l'Industrie, datée du 16 février 2005, et reçue le 16 février 2005 et le dossier joint concernant la demande de débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue,
• vu les décisions n° 2005/10/OGDN/1, n° 2005/11/OGDB/2 du 2 mars 2005 et n° 2005/18/OGDN/3 du 6 avril 2005 décidant un débat public en confiant l'animation à une commission particulière et nommant Monsieur Mercadal, président de celle-ci et les membres de la commission particulière,
• vu la décision de Monsieur Daniel Boy de renoncer à ses fonctions de membre de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Georges Mercadal, président de la commission particulière,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Est nommée membre de la commission particulière du débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue : Madame Paula Ceccaldi.

**Décision n° 2005/28/OGDN/5**
**Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activite à vie longue**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du ministre de l'Industrie, datée du 16 février 2005, et reçue le 16 février 2005 et le dossier joint concernant la demande de débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue,
• vu les décisions n° 2005/10/OGDN/1, n° 2005/11/OGDB/2 du 2 mars 2005 et n° 2005/18/OGDN/3 du 6 avril 2005 décidant un débat public en confiant l'animation à une commission particulière et nommant Monsieur Mercadal, président de celle-ci et des membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Georges Mercadal, président de la commission particulière,

après consultation écrite,
à l'unanimité de ses membres,

**décide :**

***Article unique***

Est nommé membre de la commission particulière du débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue : Monsieur Dominique Boullier.

## Séance du 1er juin 2005

**Décision n° 2005/29/LA32/1**
**Projet de liaison autoroutière A32**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement et notamment son article L.121-12,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 17,
• vu le compte rendu (juillet 1999) et le bilan (octobre 1999) du débat public organisé sur le projet d'autoroute A32,
• vu la lettre de saisine du 20 avril 2005 reçue le 22 avril 2005 demandant l'ouverture d'un nouveau débat public sur le projet autoroutier A32 adressée par onze parlementaires (Madame Marie-Jo Zimmermann et Messieurs Jean Auclair, Lucien Degauchy, Claude Greff, André Schneider, Jacques Kossowski, députés ; Messieurs Jean-Louis Masson, Didier Borotra, Philippe Darniche, Bruno Retailleau, Jean-Paul Virapoulle, sénateurs).
sur proposition de son Président,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant qu'il résulte de l'article L.121-12 du code de l'environnement que si, dans les cinq ans suivant un débat public, l'enquête publique n'a pas été ouverte, la Commission « ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles »,
• considérant que cet article, issu de la loi n° 2002-276 du 22 février 2002, ne nécessite pas de texte réglementaire d'application ; que d'ailleurs le décret du 22 octobre 2002, pris pour l'application de la loi ci-dessus mentionnée, ne contient aucune modalité d'application particulière relative à cet article, lequel doit dès lors être regardé comme étant entré en vigueur dès la publication de la loi sans que lui soient applicables les dispositions du décret du 22 octobre 2002, notamment celles de son article 17 prévoyant que les dispositions de ce décret ne s'appliquent pas aux débats publics antérieurement menés ;
• considérant qu'en l'espèce le projet d'autoroute A32 a déjà fait l'objet d'un débat public du 3 mars au 3 juillet 1999, que, compte tenu du délai supérieur à cinq ans écoulé depuis lors et des dispositions ci-dessus mentionnées de l'article L.121-12 du code de l'environnement, l'enquête publique ne pourrait être ouverte sans qu'au préalable la Commission nationale du débat public ne soit saisie,
• considérant toutefois, que, pour un projet autoroutier d'un coût supérieur à 300 millions d'euros ou d'une longueur supérieure à 40 km, la saisine de la commission doit être faite par le maître d'ouvrage, la saisine de la Commission n'étant ouverte aux parlementaires que dans les conditions prévues au II de l'article L.121-8, s'agissant d'un projet d'un coût compris entre150 et 300 millions d'euros ou d'une longueur de 20 à 40 km et dont les objectifs et caractéristiques principales ont été publiés par le maître d'ouvrage ; que le projet dont il s'agit excède en tout état de cause les seuils de 300 millions d'euros et de 40 km,
• considérant qu'il résulte de ce qui précède que la saisine des parlementaires doit être rejetée comme irrecevable sans qu'il soit nécessaire de l'examiner au fond,

**décide :**

***Article unique***

La saisine précitée sur le projet d'autoroute A32 est rejetée.

**Décision n° 2005/30/EPR/4**
**Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1, et 2004/38/EPR/2 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public et a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer le débat sur ce projet,
• vu la décision n° 2005/12/EPR/3 par laquelle la Commission nationale du débat public a nommé les membres de la commission particulière,
• vu la lettre du président d'EDF du 27 mai 2005 reçue le 28 mai 2005 demandant un délai supplémentaire pour la remise du dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de Monsieur Mathieu, président de la CPDP,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Le délai de six mois prévu à l'article 8-I du décret du 22 octobre 2002 est prolongé d'un mois.

## Séance du 6 juillet 2005

**Décision n° 2005/31/PTVRAL/1**
**Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• considérant la situation actuelle et les perspectives d'évolution des flux de transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
• considérant la place essentielle que tiennent ces axes dans le réseau de transport national et européen,
• considérant l'importance des enjeux de toutes natures qui s'attachent à la définition pour ces axes d'une politique des transports à moyen et long terme,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121.8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121.11 du même code,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Un débat public sera organisé sur les options générales de la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien ; la Commission nationale du débat public l'organisera elle-même et elle en confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte :
– une analyse précise des enjeux de développement des territoires concernés,

– une présentation argumentée de quelques scénarios à moyen et long termes contrastés prenant en compte les effets potentiels d'aménagements situés hors de la zone d'étude, tels que les traversées alpines,
– enfin une prise en compte substantielle de l'intermodalité dans les solutions proposées.

### Décision n° 2005 / 32 / PTVRAL / 2
### Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/37/PTVRAL/1 décidant un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Philippe Marzolf est nommé président de la commission particulière du débat public relatif aux options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien.

### Décision n° 2005 / 33 / LAF / 1
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• considérant que les objectifs assignés, selon le dossier de saisine, au projet (élément de structuration du réseau routier francilien) concernent essentiellement la région Ile-de-France mais que, compte tenu de l'importance de cette dernière dans le système de transport de la France, ils prennent un caractère d'intérêt national,
• considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux ainsi que des impacts sur l'environnement naturel ou urbain des diverses solutions envisagées,
• considérant que le principe de cette réalisation figure depuis 40 ans dans des documents de planification, que cependant, après les phases successives de concertation et d'étude qui se sont déroulées depuis 1994, le dossier laisse ouvertes les grandes options concernant ce projet,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121.8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121.11 du même code,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte les résultats des études actuellement en cours sur :
– la modélisation des trafics routiers de la zone d'étude dans les différentes hypothèses,
– l'évaluation des impacts sur l'environnement des différentes solutions.

### Décision n° 2005 / 34 / LAF / 2
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Jean Bergougnoux est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval.

### Décision n° 2005 / 35/ PA12 / 1
### Projet de prolongement de l'autoroute A12

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• considérant que le dossier de saisine assigne au projet des objectifs à caractère essentiellement local, mais qu'en même temps il indique qu'il a été inscrit dès 1976 dans les documents de planification (SDAURIF puis SDRIF), que le projet apparaît ainsi comme un élément du système de transport francilien, lui-même facteur essentiel d'efficacité du système d'échange national,
• considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux ainsi que des impacts des diverses solutions envisagées,
• considérant que, si diverses phases de consultation ont eu lieu, on ne peut considérer comme suffisante la place faite jusqu'alors à l'information et à l'expression de la population,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121.8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121.11 du même code,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de prolongement de l'autoroute A12 doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002) que s'il comporte :
– les résultats des études citées à la page 43 du dossier de saisine,
– une présentation affinée des hypothèses d'aménagement sur place telles qu'esquissées page 19 du dossier de saisine.

### Décision n° 2005 / 36 / PA12 / 2
### Projet de prolongement de l'autoroute A12

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de l'autoroute A12,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LA12/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Gilbert Carrere est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne de prolongement de l'autoroute A12.

### Décision n° 2005 / 37 / TRAMN / 1
### Projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération Nice-Côte d'Azur

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en

ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2005/01/CRN/1 décidant d'organiser un débat public sur le projet de contournement routier de Nice et précisant que le dossier du débat devrait comporter des indications sur « les relations entre le projet, les potentialités d'évolution des transports collectifs de personnes et des transports de marchandises, et les perspectives d'aménagement »,
• vu la lettre de saisine du président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur datée du 13 juin 2005, reçue le 14 juin 2005, et le dossier joint,
• considérant que le projet présenté apparaît comme une extension du réseau de transport en commun en site propre (tramway et bus) en cours de réalisation,
• considérant la place de ce projet dans les réflexions de la ville puis de la communauté d'agglomération de Nice sur l'organisation multimodale des déplacements urbains,
• considérant que, si le dossier de présentation fait apparaître l'importance des enjeux et des conséquences de ce projet pour l'agglomération de Nice, il n'apparaît pas qu'il présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi,
• considérant enfin la façon dont a été organisée de 1999 à 2002 la concertation sur la première phase du réseau de transport en commun en site propre,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération Nice-Côte d'Azur.

### Décision n° 2005 / 38 / TANGN / 1
### Projet de ligne ferroviaire « Tangentielle Nord »

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France, datée du 14 juin 2005, reçue le 14 juin 2005, et le dossier joint,
• considérant que ce projet, qui a pour but de remédier aux inconvénients d'un réseau ferroviaire essentiellement radial en favorisant les relations de banlieue à banlieue qui constituent une part très majoritaire des déplacements dans la région Ile-de-France, est en lui-même d'un intérêt régional incontestable,
• considérant qu'en outre, en libérant la liaison de la Grande Ceinture du trafic voyageurs, il augmente les capacités de cette liaison pour le transport de fret entre les régions de France, et que d'autre part il permettra dans une phase ultérieure d'assurer la jonction avec l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, qu'il a ainsi des conséquences d'intérêt national,
• considérant l'importance de ses enjeux économiques et sociaux et de ses impacts, surtout sur les milieux urbains,
• mais considérant que ce projet a donné lieu au cours des six dernières années à trois phases successives de concertation qui ont conduit le maître d'ouvrage à modifier substantiellement le projet initial et ont abouti, après affirmation de son opportunité, à la définition de ses caractéristiques essentielles,
• considérant que cette concertation a associé les collectivités locales traversées ainsi que les acteurs économiques et les associations de la zone d'étude mais qu'elle s'est adressée aussi à la population concernée par différents moyens qui lui ont apporté l'information voulue et lui ont permis de s'exprimer à la fois sur le principe et la nécessité de cette réalisation et sur ses caractéristiques et ses impacts possibles,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de ligne ferroviaire « Tangentielle Nord ».

### Décision n° 2005 / 39 / Iter / 6
### Projet Iter en Provence

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment son article 7 II,
• vu la décision n° 2004/05/Iter/4 du 4 février 2004 prolongeant le délai prévu à l'article 8-1 du décret du 22 octobre 2004 jusqu'au 2 juillet 2004,
• vu la décision n° 2004/27/Iter/5 suspendant l'activité de la commission particulière du débat public,
• vu la lettre du ministre délégué à l'Enseignement supérieur et à la Recherche en date du 4 juillet 2005,
• considérant que l'accord international conclu le 28 juin 2005 comporte à la fois la décision de réaliser Iter et celle de l'implanter sur le site de Cadarache,
• considérant qu'ainsi les choix essentiels sont acquis, que cela n'exclut pas la nécessité pour la personne publique responsable du projet de répondre aux questions du public sur les justifications du projet,
• considérant en outre que les enjeux économiques et sociaux du projet, son insertion dans l'environnement et ses impacts, les équipements d'accompagnement prévus offrent matière à débat,
• considérant qu'ainsi il convient de reprendre la préparation de ce débat public décidé le 2 juillet 2003,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
L'activité de la commission particulière du débat public sur le projet Iter en Provence reprend à compter de ce jour.

### Décision n° 2005 / 40 / EPR / 5
### Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1, et 2004/38/EPR/2, n° 2005/12/EPR/3 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public, a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et nommé les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Mathieu, président de la CPDP,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***
Le dossier d'EDF est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***
Le débat public se déroulera du 19 octobre 2005 au 18 février 2006.

### Décision n° 2005 / 41 / THTCM / 5
### Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/08/THTCM/1 décidant un débat public et n° 2005/09/THTCM/2 et n° 2005/10/THTCM/3 nommant le président et les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***
Le dossier de RTE est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***
Le débat se déroulera du 24 octobre 2005 au 23 février 2006.

### Décision n° 2005 / 42 / CRN / 4
### Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,
• vu les décisions de la Commission

nationale du débat public n° 2005/01/CRN/1 du 5 janvier 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/06/CRN/2 du 2 février 2005 nommant Monsieur Jean-Claude Coquet, président de la commission particulière du débat public, nommant le président et des membres de la commission particulière,
• vu la décision n° 2005/25/CRN/3 du 11 mai 2005 nommant les membres de la commission particulière,
• vu la lettre du directeur départemental de l'Équipement du 4 juillet 2005,

sur proposition de Monsieur Jean-Claude Coquet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
Le délai de six mois prévu à l'article 8-1 du décret du 22 octobre 2002 est prolongé de trois mois.

### Décision n° 2005/43/RN13/3
### Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la mer, datée du 23 décembre 2004, reçue le 30 décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,
• vu la décision de la Commission nationale n°2005/04/RN13/1 décidant un débat public et n° 2005/05/RN13/2 nommant Monsieur Roland Peylet, président de la commission particulière

sur proposition de Monsieur Roland Peylet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***
Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine : Madame Marie-Françoise Sevrain, Messieurs Jean Culdaut, Michel Gaillard, Jean-Pierre Thiolon.

### Décision n° 2005/44/T3/3
### Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/19/T3/1 du 11 mai 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/20/T3/2 nommant Monsieur Hubert Blanc, président de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Hubert Blanc,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du Tramway des Maréchaux (T3) à Paris : Madame Élisabeth Lepoutre, Messieurs Daniel Gras, Paul Baylac-Martres.

## Séance du 25 juillet 2005

### Décision n° 2005/45/OGDN/6
### Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du ministre de l'Industrie, datée du 16 février 2005, et reçue le 16 février 2005 et le dossier joint concernant la demande de débat public sur les options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue,
• vu les décisions n° 2005/10/OGDN/1, n°2005/11/OGDN/2 du 2 mars 2005, n°2005/18/OGDN/3, n°2005/27/OGDN/4 et n°2005/28/OGDN/5 décidant un débat public en confiant l'animation à une commission particulière et nommant Monsieur Mercadal, président de celle-ci et des membres de la commission particulière.

sur proposition de Monsieur Georges Mercadal, président de la commission particulière, à l'unanimité de ses membres.

**décide :**

***Article 1***
Au vu du dossier transmis par le ministre délégué à l'Industrie et le ministre de l'Écologie et du Développement durable intitulé « Situer le contexte, les enjeux et les perspectives » et des documents rassemblés par la CPDP (voir ci-après), la Commission nationale décide d'ouvrir le débat public.

***Article 2***
Le débat public se déroulera du 12 septembre 2005 au 13 janvier 2006.

***Article 3***
Les modalités d'organisation du débat selon l'annexe jointe sont approuvées.
*(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2005/46/EPR/6
### Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1, et 2004/38/EPR/2, n° 2005/12/EPR/3 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public, a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et nommé les membres de la commission particulière, n° 2005/12/EPR/4 prolongeant d'un mois le délai de présentation du dossier du débat public à la commission et n° 2005/40/EPR/6 considérant le dossier du débat public comme suffisamment complet et fixant le calendrier du débat,

ayant entendu les propositions de Monsieur Mathieu, président de la CPDP,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***
Les modalités d'organisation du débat public telles que figurant en annexe de cette décision sont approuvées.

Le Président, Yves Mansillon

Modalités d'organisation du débat public « tête de série EPR » à Flamanville.
Selon les orientations que la Commission nationale avait arrêtées précédemment, ce débat public s'articule en deux volets : un volet local et régional (correspondant au territoire d'implantation de l'ouvrage), un volet national (parce qu'EPR est présenté par EDF comme une possible tête de série) – chacun comportant des réunions générales et des réunions thématiques.

Est donc arrêté le programme suivant qui pourra être adapté, en restant dans le même esprit, pour répondre en cours de débat à des demandes dès lors qu'elles seraient pluralistes :
– volet local : réunion inaugurale à Cherbourg 19 octobre,
– réunion thématique à Flamanville (8 ou 9 novembre) sur le thème « maîtrise des risques environnementaux et sanitaires »,
– réunion thématique à Caen (23 ou 25 novembre) sur le thème « impacts socio-économique ».

En outre, la CPDP sera présente auprès de la commission particulière chargée du débat public sur la ligne THT « Cotentin-Maine » pour sa réunion inaugurale à Saint-Lô le 24 octobre et pour ses autres réunions ; les deux CPDP tiendront une réunion thématique commune à Rennes le 16 novembre sur « la politique énergétique du Grand Ouest ».
Une ou deux réunions générales supplémentaires sont envisagées en Basse-Normandie en janvier.

Les deux CPDP, qui sont installées dans des locaux communs à Saint-Lô, assureront ainsi la coordination permanente entre les deux débats.
– volet national : réunion inaugurale à Paris (le 26 ou 27 octobre),
– réunions thématiques à Lyon (le 3 ou 4 novembre) sur la politique industrielle du maître d'ouvrage et le maintien des compétences, à Paris (le 29 ou 30 novembre) sur les besoins électriques et l'évolution des outils de production,
– réunions dans les régions en décembre et janvier (Marseille, Limoges, Grenoble, Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Metz ou Nancy, Angers), les lieux et dates précis restant à fixer.
La réunion de clôture aura lieu à la

mi-février en Basse-Normandie.
L'information sera assurée par la diffusion d'un document de présentation du débat dans toutes les boîtes aux lettres du Nord Cotentin et l'envoi d'un courrier aux élus de la Manche et acteurs ayant participé à la réunion de concertation tenue à Saint-Lô en mai. Pour le reste la diffusion prioritaire sera celle d'un CD-Rom et la consultation d'Internet mais les documents papiers seront remis au public sur demande.
Réunions publiques 2005-2006 lieux et types de réunion :

- mercredi 19 octobre : Inaugurale à Cherbourg,
- lundi 24 octobre : Saint-Lô *,
- mercredi 26 octobre ou jeudi 27 octobre : Inaugurale à Paris,
- jeudi 3 novembre ou vendredi 4 novembre : Lyon EPR : politique industrielle du maître d'ouvrage et maintien des compétences,
- mardi 8 novembre ou mercredi 9 novembre : Flamanville EPR : maîtrise des risques environnementaux et sanitaires,
- mercredi 16 novembre : Rennes ** politique énergétique du Grand Ouest,
- mercredi 23 novembre ou vendredi 25 novembre : Caen EPR : impacts socio-économiques,
- mardi 29 novembre ou mercredi 30 novembre : Paris EPR : besoins électriques et évolution des outils de production,
- lundi 5 décembre ou mardi 6 décembre : Marseille,
- jeudi 8 décembre ou vendredi 9 décembre : Limoges,
- lundi 12 décembre ou mardi 13 décembre : Grenoble,
- jeudi 15 décembre ou vendredi 16 décembre : Angers,
- lundi 19 décembre ou mardi 20 décembre : Lille,
- jeudi 5 janvier ou vendredi 6 janvier : Bordeaux,
- jeudi 12 janvier ou vendredi 13 janvier : Basse-Normandie,
- lundi 16 janvier ou mardi 17 janvier : Strasbourg,
- mercredi 25 janvier ou jeudi 26 janvier : Toulouse,
- lundi 30 janvier ou mardi 31 janvier : Basse-Normandie,
- mardi 7 février ou mercredi 8 février : Metz (ou Nancy),
- jeudi 16 février ou vendredi 17 février : Réunion de clôture, éventuelle (Basse-Normandie).

** Participation à la réunion inaugurale du débat public sur le projet THT Cotentin-Maine.*
*** Réunion conjointe avec le débat public sur le projet THT Cotentin-Maine (d'autres réunions communes seront organisées).*

## Séance du 7 septembre 2005

### Décision n° 2005 / 47 / LA32 / 2
### Projet de liaison autoroutiere A32

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement et notamment son article L.121-12 qui dispose : « En ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles »,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 17,
• vu le compte rendu (juillet 1999) et le bilan (octobre 1999) du débat public organisé sur le projet d'autoroute A32 ,
• vu la lettre de saisine du 22 juillet 2005 reçue le 29 juillet 2005 sur le projet autoroutier A32 adressée par Monsieur le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et le dossier joint.

sur proposition de son Président,
après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents ou représentés,

• considérant que le débat public sur le projet d'autoroute A32 qui a eu lieu du 9 mars au 22 juin 1999 s'est déroulé selon les prescriptions de la loi du 2 février 1995 qui ne prévoyait pas l'obligation pour le maître d'ouvrage de faire connaître après le débat public la suite qu'il entend donner à son projet, obligation prévue depuis lors par la loi du 27 février 2002 et figurant désormais à l'article L.121-13 du code de l'environnement ; qu'ainsi aucun acte de la puissance publique n'a défini dans le prolongement du débat public les conclusions qu'en tirait le maître d'ouvrage,
• considérant que les schémas multimodaux de services collectifs de transport arrêtés par décret du 18 avril 2002 indiquaient pour la région Grand Est et dans l'objectif d'assurer la fluidité des axes Nord-Sud :
« En outre, compte tenu de la dégradation des conditions de circulation, de sécurité et d'environnement constatée sur l'autoroute A31, poursuivre les démarches engagées afin :
– d'une part, de promouvoir les solutions, prioritairement de création ou d'amélioration de desserte en transports collectifs, à mettre en œuvre pour répondre à la croissance du trafic local du sillon mosellon ;
– d'autre part, d'étudier, puis de mettre en œuvre les solutions de nature à répondre à l'augmentation du trafic de transit et d'échange, en privilégiant une approche mutimodale et les alternatives permettant d'éviter le sillon mosellan, en concertation avec les partenaires transfrontaliers, en accélérant l'aménagement d'un itinéraire de fret ferroviaire Nord-Sud pouvant comporter de nouvelles sections et en préservant la réalisation d'aménagements routiers de capacité suffisante destinés à écarter les trafics de transit des zones urbaines traversées par l'autoroute A31 et complétant l'aménagement des voies existantes» ; que ces schémas ont été supprimés par une ordonnance du 8 juin 2005,
• considérant que le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 a décidé d'inscrire le projet d'A32 dans les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme et d'en poursuivre les études,
• considérant que les motivations du projet, telles que décrites par le dossier de saisine, restent celles qui justifiaient le projet soumis au débat public : l'insuffisante qualité de service et de sécurité et les perspectives de saturation de l'A31, l'insuffisante réponse apportée par les modes de transport alternatifs à la route malgré leur niveau actuel et leurs développements attendus (compte tenu notamment des travaux inscrits dans le contrat de plan État-Région 2000-2006),
• considérant que les objectifs du projet restent également les mêmes : dégager de l'A31 l'essentiel du trafic de transit afin de lui redonner son rôle de desserte des pôles urbains et des zones d'activité du sillon mosellan,
• considérant ainsi que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas connu de modifications substantielles,
• considérant en outre que le parti d'aménagement décrit par le dossier, qui résulte des dernières phases de concertation menées de 2003 à 2005, est constitué, dans ses différentes sections, par des fuseaux ou portions de fuseau qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public de 1999,

**décide :**

#### *Article unique*

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32.

### Décision n° 2005 / 48 / T3 / 4
### Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale du 11 mai 2005 n° 2005/19/T3/1 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/20/T3/2 nommant Monsieur Hubert Blanc, président de la commission particulière, et du 6 juillet 2005, n°2005/44/T3/3, nommant trois membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Hubert Blanc,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

#### *Article unique*

Est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du Tramway des Maréchaux (T3) à Paris : Monsieur Pierre-Louis Doucet.

### Décision n° 2005 / 49 / PTVRAL / 3
### Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• vu la décision de la Commission na-

tionale n° 2005/31/PTVRAL/1 décidant un débat public et n° 2005/32/PTVRAL/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière.

sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Monsieur Paul Vialatte est nommé membre de la commission particulière du débat public relatif aux options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien.

### Décision n° 2005 / 50 / LA51 / 7
### Projet de liaison entre Grenoble et Sisteron

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/18/LA51/02 du 2 juin 2004 de la Commission nationale du débat public décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2004/25/LA51/3, n° 2004/26/LA51/4 du 7 juillet 2004, n° 2004/31/LA51/5 du 6 octobre 2004 nommant le président et les membres de la commission particulière, et n° 2005/13/LA51/6 du 6 avril 2005 fixant le calendrier du débat,
• vu la demande d'expertise complémentaire présentée par la commission particulière du débat public le 30 août 2005,

sur proposition de Monsieur Ruez, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Une expertise complémentaire concernant le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron sera effectuée par un expert indépendant. Elle portera sur l'évaluation de la validité du modèle retenu par la DRE pour ses précisions de trafic à l'horizon 2020, l'inventaire des modèles existants utilisés par des organismes similaires, l'appréciation, par une étude comparative, de la pertinence de ces différents modèles.

## Séance du 5 octobre

### Décision n° 2005 / 51 / CRN / 5
### Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n°2005/01/CRN/1 du 5 janvier 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/06/CRN/2 du 2 février 2005 nommant Monsieur Jean-Claude Coquet, président de la commission particulière du débat public,
• vu la décision n° 2005/25/CRN/3 du 11 mai 2005 nommant les membres de la commission particulière et la décision n° 2005/42/CRN/4 du 6 juillet 2005 prolongeant de trois mois le délai de présentation du dossier du débat,

sur proposition de Monsieur Jean-Claude Coquet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera pendant une durée de quatre mois du 4 novembre 2005 au 28 février 2006.

***Article 3***

Sont approuvées les modalités d'organisation du débat telles que proposées par le président de la commission particulière.

### Décision n° 2005 / 52 / PTVRAL / 5
### Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/31/PTVRAL/1 décidant un débat public, n° 2005/32/PTVRAL/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière et n° 2005/49/PTVRAL/4 nommant deux membres de la commission particulière.

sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public relatif aux options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien : Madame Anne Devailly, Monsieur Dominique Bourg.

### Décision n° 2005 / 53 / LAF / 3
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/34/LAF/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Jean Bergougnoux , président de la commission particulière,
sur proposition de Monsieur Jean Bergougnoux,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval : Madame Sophie Allain, Messieurs Yves Desrousseaux, Alain Mechineau.

### Décision n° 2005 / 54 / RJH / 2
### Projet de construction d'un réacteur de recherche nucléaire Jules Horowitz

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la lettre de saisine de l'administration déléguée du CEA en date du 8 juillet 2004 reçue le 12 juillet 2004 et le dossier joint,
• vu la décision n° 2004/28/RJH/1 recommandant au maître d'ouvrage d'organiser une concertation sur son projet ,
• vu la lettre du 15 septembre 2005 de l'administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique transmettant à la CNDP le bilan dressé par le CEA/Cadarache et celui de la Commission de concertation présidée par Monsieur Jean-Claude Darras.

après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents,

• considérant que les bilans de la concertation et l'ensemble des éléments joints sont satisfaisants et démontrent que les recommandations de la Commission nationale ont été convenablement suivies par le Commissariat à l'énergie atomique,

**décide :**

***Article unique***

De donner acte au Commissariat à l'énergie atomique du bilan de la concertation qu'il a adressé à la Commission. Le bilan et les documents an-

nexés seront rendus publics et joints au dossier d'enquête publique.

## Séance du 2 novembre 2005

### Décision n° 2005 / 55 / LGV BT / 6
### Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2004/29/LGV BT/1 du 8 septembre 2004 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux et Toulouse et en confiant l'animation à une commission particulière,
• vu les décisions n° 2004/32/LGV BT/2 du 6 octobre 2004 et n° 2004/42/LGV BT/3 du 1er décembre 2004 nommant le président et les membres de la commission particulière,
• vu les décisions n° 2005/14/LGV BT/4 du 6 avril 2005 et n° 2005/24/LGV BT/5 du 11 mai 2005 arrêtant le calendrier et les modalités d'organisation du débat public,

sur proposition de Monsieur Henri Demange, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Le débat public est prolongé de huit jours et s'achèvera le 25 novembre 2005.

### Décision n° 2005 / 56 / EPR/ 7
### Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1, et 2004/38/EPR/2, n° 2005/12/EPR/3 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public, a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et nommé les membres de la commission particulière, n° 2005/12/EPR/4 prolongeant d'un mois le délai de présentation du dossier du débat public à la commission et n° 2005/40/EPR/6 considérant le dossier du débat public comme suffisamment complet et fixant le calendrier du débat,
• vu la décision n° 2005/46/EPR/6 du 25 juillet 2005 approuvant les modalités d'organisation du débat public,

sur proposition de Monsieur Mathieu, président de la CPDP,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont approuvés les aménagements apportés au programme du débat public tels que figurant en annexe de cette décision. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2005 / 57 / EPR / 8
### Projet de centrale électronucléaire « Tête de série EPR » à Flamanville

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions n° 2004/37/EPR/1, et 2004/38/EPR/2, n° 2005/12/EPR/3 par lesquelles la Commission nationale du débat public a décidé un débat public, a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu, président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et nommé les membres de la commission particulière, n° 2005/12/EPR/4 prolongeant d'un mois le délai de présentation du dossier du débat public à la commission et n° 2005/40/EPR/6 considérant le dossier du débat public comme suffisamment complet et fixant le calendrier du débat,
• vu les décisions n° 2005/46/EPR/6 du 25 juillet 2005 approuvant les modalités d'organisation du débat public, et n°2005/56/EPR/7 du 2 novembre 2005 aménageant le programme au débat public,
• vu la demande d'expertise complémentaire présentée par la commission particulière le 26 octobre 2005

sur proposition de Monsieur Mathieu, président de la CPDP,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Une expertise complémentaire sur les modalités d'information du public sur les problèmes de sécurité des centrales nucléaires dans divers pays sera effectuée.

### Décision n° 2005 / 58 / THTCM / 6
### Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/08/THTCM/1 décidant un débat public et n° 2005/09/THTCM/2 et n° 2005/10/THTCM/3 nommant le président et les membres de la commission particulière,
• vu la décision n° 2005/41/THTCM/5 du 6 juillet 2005 approuvant le calendrier et les modalités d'organisation du débat public,

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont approuvés les aménagements apportés au programme du débat public figurant en annexe de cette décision. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2005 / 59 / THTCM / 7
### Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/08/THTCM/1 décidant un débat public et n° 2005/09/THTCM/2 et n° 2005/10/THTCM/3 nommant le président et les membres de la commission particulière,
• vu les décisions n° 2005/41/THTCM/5 du 6 juillet 2005 approuvant le calendrier et les modalités d'organisation du débat public, et n° 2005/58/6 apportant des aménagements au programme du débat public,
• vu la demande d'expertise complémentaire présentée le 24 octobre 2005 par la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Une expertise complémentaire sur les alternatives techniques à la ligne THT sera effectuée par un cabinet d'experts indépendant qui devra identifier, analyser les diverses solutions et évaluer leurs conditions de réalisation et leurs impacts.

### Décision n° 2005 / 60 / PTVRAL / 6
### Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/31/PTVRAL/1 décidant un débat public, n° 2005/32/PTVRAL/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière, n° 2005/49/PTVRAL/4 et n° 2005/49/PTVRAL/5 nommant des membres de la commission particulière.

sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public relatif aux options générales sur la po-

litique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien : Messieurs Philippe Bovy, Noël Lebel, Claude Leroi.

**Décision n° 2005 / 61 / LAF / 4**
**Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public, n° 2005/34/LAF/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Jean Bergougnoux, président de la commission particulière, et n° 2005/53/LAF/3 du 5 octobre 2005 nommant des membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean Bergougnoux,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Est nommée membre de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval : Madame Claudine Marlet.

**Décision n° 2005 / 62 / PNRBV / 1**
**Appui méthodologique au parc naturel régional des Ballons des Vosges pour l'organisation d'un débat public local sur la révision de la charte du parc**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment son annexe,
• vu la lettre du président du parc naturel régional des Ballons des Vosges datée du 28 octobre 2005 qui sollicite l'appui méthodologique de la CNDP en application de la délibération du Comité syndical en date du 21 octobre 2005,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

La Commission nationale du débat public apportera ses conseils et son appui méthodologique au parc naturel régional des Ballons des Vosges pour l'organisation du débat public qu'il organise dans le cadre de la révision de la charte du parc qui doit intervenir en 2008.

***Article 2***

Monsieur Claude Guillerme, membre de la CNDP, est chargé de cette mission et en rendra compte à la Commission nationale.

## Séance du 7 décembre 2005

**Décision n° 2005 / 63 / LGV PL / 1**
**Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 14 octobre 2005 reçue le 18 octobre 2005 et le dossier joint concernant la création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine, pour les régions Poitou-Charentes et Limousin mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines, considérant que le projet présente ainsi un caractère d'intérêt national,
• considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
• mais considérant que le dossier ne comporte aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet compte tenu notamment des contraintes financières,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
• considérant enfin que l'article L.121.12 du code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de création d'une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :
– les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 57),
– des indications suffisamment précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

**Décision n° 2005 / 64 / LGV PL / 2**
**Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 14 octobre 2005 reçue le 18 octobre 2005 et le dossier joint concernant la création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoge,
• vu la décision n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2007 décidant l'organisation d'un débat public sur ce projet,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Madame Pierrette Larivaille est nommée présidente de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

**Décision n° 2005 / 65 / PG / 1**
**Projet d'extension du port de Granville**

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment ses articles 3 et 4,
• vu la lettre de saisine du président du conseil général de la Manche, datée du 17 novembre 2005, reçue le 23 novembre 2005 et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Granville,
• vu la lettre du président du conseil général de la Manche, datée du 1er décembre, et reçue le 5 décembre 2005 sollicitant les conseils et l'appui méthodologique de la CNDP en vue de l'organisation par le conseil général d'un débat public d'interêt local,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant que, pour les projets visés à l'article L.121.8.II du code de l'environnement, la CNDP « peut être saisie par le maître d'ouvrage… » ; que selon l'article précité « cette saisine intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage »,
• considérant que les objectifs et caractéristiques essentielles du projet ayant été publiés le 6 mai 2005, le président du conseil général de la Manche en saisissant la Commission nationale du débat public le 17 novembre 2005 était forclos,

**décide :**

***Article 1***

La saisine du président du conseil général de la Manche est irrecevable.

***Article 2***

La Commission nationale du débat public apportera son appui et ses conseils méthodologiques au conseil général de la Manche pour l'organisation d'un débat public local sur ce projet.

### Décision n° 2005 / 66 / T3 / 5
### Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/19/T3/1 du 11 mai 2005 décidant l'organisation d'un débat public n° 2005/20/T3/2 nommant Monsieur Hubert Blanc, président de la commission particulière et n° 2005/44/T3/3 et n° 2005/48/T3/4 nommant les membres de la commission particulière,
• considérant que le dossier du débat proposé par le Maire de Paris le 21 novembre 2005 présente le projet dans la configuration pour laquelle le débat public a été décidé,

sur proposition de Monsieur Hubert Blanc,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier de la Mairie de Paris est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera pendant une durée de trois mois et 2 semaines du 30 janvier 2006 au 15 mai 2006.

### Décision n° 2005 / 67 / PA12 / 3
### Projet de prolongement de l'autoroute A12

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de l'autoroute A12,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/35/PA12/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public,
• vu la décision n° 2005/36/PA12/2 du 6 Juillet 2005 nommant Monsieur Gilbert Carrere, président de la commission particulière de ce débat public,

sur proposition de Monsieur Gilbert Carrere,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 : Madame Élizabeth Pelekhine, Monsieur Francis Beaucire, Monsieur Pierre-Gérard Merlette.

### Décision n° 2005 / 68 / CRN / 6
### Projet de contournement routier de Nice

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, datée du 2 novembre 2004, reçue le 19 novembre 2004 et le dossier joint concernant le projet de contournement routier de Nice,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n°2005/01/CRN/1 du 5 janvier 2005 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2005/06/CRN/2 du 2 février 2005 nommant Monsieur Jean-Claude Coquet, président de la commission particulière du débat public,
• vu la décision n° 2005/25/CRN/3 du 11 mai 2005 nommant les membres de la commission particulière et la décision n° 2005/42/CRN/4 du 6 juillet 2005 prolongeant de trois mois le délai de présentation du dossier du débat,
• vu la décision n° 2005/51/CRN/5 du 5 octobre 2005 considérant le dossier du débat, comme suffisamment complet, fixant son calendrier et ses modalités d'organisation,
• vu la demande d'expertise complémentaire présentée par la commission particulière le 6 décembre 2005,

sur proposition de Monsieur Jean-Claude Coquet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Une expertise complémentaire portant sur l'intérêt comparé, la faisabilité, et le coût d'une solution alternative, qui combinerait les solutions 1 et 3 du dossier du maître d'ouvrage avec souterrain-tracé court à l'ouest du Var et aménagement sur place à l'est sera effectuée.

### Décision n° 2005 / 69 / RN13 / 1
### Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu l'erreur matérielle contenue à l'article 3 dernier alinéa de la décision n° 2005 / 04 / RN13 / 1 du 2 février 2005,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Le dernier alinéa de l'article 3 de la décision du 2 février 2005 n° 2005/04/RN13/1 est ainsi modifié : « Il devra donc être élaboré en concertation avec les différentes collectivités contributrices pour le premier et avec la Ville de Neuilly pour les deuxième et troisième ».

## Séance du 4 janvier 2006

### Décision n° 2006 / 01 // PLGV BE / 1
### Prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 1er décembre 2005 reçue le 1er décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

• considérant que le projet présenté constituerait le prolongement vers l'Espagne de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique, qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais un intérêt européen reconnu par son inscription au réseau trans-européen de Transport,
• considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
• considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
• considérant les faibles indications contenues dans le dossier sur le mode de financement du projet,
• considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
• considérant enfin que l'article L.121.12 du code de l'environnement prévoit un délai de cinq ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

***Article 2***

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :
– les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 61),
– des indications plus précises sur le financement de l'ouvrage.

***Article 3***

La préparation et le déroulement du débat public devront veiller à bien associer la partie espagnole.

### Décision n° 2006 / 02 / PLGV BE / 2
### Prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président

de Réseau ferré de France datée du 1er décembre 2005 reçue le 1er décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole,
• vu la décision n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 janvier 2006 décidant un débat public,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

*Article unique*
Monsieur Jean-Pierre Chaussade est nommé président de la commission particulière du débat public sur le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

### Décision n° 2006/03/T3/6
### Projet d'extension du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2005/19/T3/1 du 11 mai 2005 décidant l'organisation d'un débat public n° 2005/20/T3/2 nommant Monsieur Hubert Blanc, président de la commission particulière et n° 2005/44/T3/3 et n° 2005/48/T3/4 nommant les membres de la commission particulière,
• vu la décision n° 2005/66/T3/5 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet et fixant le calendrier du débat,

sur proposition de Monsieur Hubert Blanc,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

*Article unique*
Les modalités d'organisation du débat figurant sur le tableau annexé sont approuvées. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2006 / 04 / Iter / 7
### Projet Iter en Provence

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment son article 7 II,
• vu la décision n° 2005/37/Iter/6 décidant la reprise de l'activité de la commission particulière du débat public,
• vu la lettre du Commissariat à l'énergie atomique en date du 17 décembre 2005 et le dossier joint,

sur proposition de Monsieur Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

*Article 1*
Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

*Article 2*
Le débat public se déroulera du 16 janvier 2006 au 6 mai 2006, selon les modalités figurant sur le tableau annexé.

### Décision n° 2006/05/Iter/8
### Projet Iter en Provence

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 pris pour l'application de celle-ci,
• vu la lettre de saisine de la ministre déléguée à la recherche et aux nouvelles technologies du 28 avril 2003 reçue le 5 mai 2003 et le dossier reçu le 6 juin 2003,
• vu la décision de la Commission nationale n° 2003/26/Iter/1 décidant un délai public et créant une commission particulière pour l'animer,
• vu la décision n° 2003/27/Iter/2 désignant Monsieur Patrick Legrand comme président de la commission particulière,
• vu la décision n° 2003/40/Iter/3 nommant les membres de la commission particulière,
• vu la démission de Madame Michèle Attar,

sur proposition de Monsieur Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

*Article unique*
Est nommée membre de la commission particulière du débat public chargée de l'animation du débat sur le projet Iter en Provence : Madame Carole Guihaumé.

### Décision n° 2006 / 06 / RN13 / 4
### Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 23 décembre 2004 reçue le 30 décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/04/RN13/1 décidant un débat public et n° 2005/05/RN13/2 nommant Monsieur Roland Peylet, président de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Roland Peylet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

*Article 1*
Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

*Article 2*
Le débat public se déroulera du 23 février 2006 au 30 mai 2006.

*Article 3*
Les modalités d'organisation du débat figurant sur le tableau annexé sont approuvées. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

## Séance du 1er février 2006

### Décision n° 2006 / 07 / LAF / 5
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public, n° 2005/34/LAF/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Jean Bergougnoux, président de la commission particulière, n° 2005/53/LAF/3 du 5 octobre 2005 et n° 2005/61/LAF/4 du 2 novembre 2005 nommant les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean Bergougnoux,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

*Article unique*
Est nommée membre de la commission particulière : Madame Galiène Cohu.

### Décision n° 2006 / 08 / LAF / 6
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public, et n° 2005/34/LAF/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Jean Bergougnoux, président de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Jean Bergougnoux,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera du 8 mars 2006 au 6 juillet 2006.

***Article 3***

Les modalités d'organisation du débat figurant sur le tableau annexé sont approuvées. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2006 / 09 / PA12 / 4
### Projet de prolongement de l'autoroute A12

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de l'autoroute A12,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/35/PA12/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public,
• vu les décisions n° 2005/36/PA12/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Gilbert Carrere président de la commission particulière de ce débat public,

sur proposition de Monsieur Gilbert Carrere,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le calendrier du débat public qui se déroulera du 3 mars 2006 au 17 juin 2006 et les modalités d'organisation du débat sont approuvées.

### Décision n° 2006 / 10 / LGV PL / 3
### Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 14 octobre 2005 reçue le 18 octobre 2005 et le dossier joint concernant la création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges,
• vu la décision n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2005 décidant l'organisation d'un débat public sur ce projet, et n° 2005/LGV PL/2 du 7 décembre 2005 nommant Madame Pierrette Larivaille président de la commission particulière,
• sur proposition de Madame Pierrette Larivaille,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges : Madame Josette Fourrier, Monsieur Michel Andrault, Monsieur André Pointud.

### Décision n° 2006 / 11 / PLGV BE / 3
### Prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 1er décembre 2005 reçue le 1er décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole,
• vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 janvier 2006 décidant un débat public, et n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre Chaussade, président de la commission particulière,
sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Chaussade,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole : Madame Michèle Bordenave, Monsieur Jean-Stéphane Devisse, Monsieur José Haro, Monsieur Olivier Klein, Monsieur Jean-Yves Madec.

### Décision n° 2006 / 12 / RN13 / 5
### Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 23 décembre 2004 reçue le 30 décembre 2004 et le dossier joint concernant le projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/04/RN13/1 décidant un débat public, n° 2005/05/RN13/2 nommant Monsieur Roland Peylet, président de la commission particulière, et n° 2006/06/RN13/4 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de Monsieur Roland Peylet,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents,

**décide :**

***Article unique***

Le débat public se déroulera du 22 février 2006 au 30 mai 2006.

## Séance du 1er mars 2006

### Décision n° 2006 / 13 PTVRAL / 7
### Options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 10,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du ministre de l'Écologie et du Développement durable et du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer datée du 27 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint,
• vu la lettre du 28 février 2006 et le dossier joint du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et de la ministre de l'Écologie et du Développement durable,
• vu les décisions de la Commission nationale n° 2005/31/PTVRAL/1 décidant un débat public, n° 2005/32/PTVRAL/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf, président de la commission particulière, n° 2005/49/PTVRAL/4, n° 2005/49/PTVRAL/5 et n° 2005/60/PTVRAL/6 nommant les membres de la commission particulière.

Sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

***Article 2***

Le débat public se déroulera du 27 mars 2006 au 26 juillet 2006.

***Article 3***

Les modalités d'organisation du débat figurant sur le tableau annexé sont approuvées. *(Annexe consultable sur le site Internet www.debatpublic.fr)*

### Décision n° 2006 / 14/ LGV PL / 4
### Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la décision n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2005 décidant l'organisation d'un débat public sur ce projet, et n° 2005/LGV PL/2 du 7 décembre 2005 nommant Madame Pierrette

Larivaille, président de la commission particulière et n° 2006/10/LGV PL/3 nommant des membres de la commission particulière,

sur proposition de Madame Pierrette Larivaille,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

Est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges : Monsieur Michel Périgord.

### Décision n° 2006 / 15 / LAF / 7
### Projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,
• vu les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2005/33/LAF/1 du 6 juillet 2005 décidant l'organisation d'un débat public, n° 2005/34/LAF/2 du 6 juillet 2005 nommant Monsieur Jean Bergougnoux, président de la commission particulière, et la décision n° 2006/08/LAF/6 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de Monsieur Jean Bergougnoux,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

La clôture du débat public est reportée du 6 juillet 2006 au 8 juillet 2006.

## Séance du 5 avril 2006

### Décision n° 2006 / 16 / AP / 1
### Projet de liaison routière entre l'A15 et l'A1

« Avenue du Parisis »
La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 9,
• vu la lettre de saisine du président du conseil général du Val-d'Oise datée du 7 février 2006 reçue le 22 février 2006 et le dossier joint,
• considérant que ce projet a figuré depuis 1939 dans divers documents de planification et notamment dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de- France dans ses versions de 1976, 1984 et 1994,
• considérant qu'ont été inscrits dans plusieurs contrats de plan État-Région (et encore dans le contrat 2000-2006) des crédits permettant la réalisation successive de plusieurs sections situées aux deux extrémités du projet,
• considérant que la section RD 370-RN1 a été déclarée d'utilité publique en 1990,
• considérant l'importance (une centaine d'hectares) des acquisitions foncières réalisées par l'État dans l'emprise du projet,
• considérant qu'à la suite du transfert de compétence opéré en matière routière en application de la loi du 13 août 2004, le projet est de compétence départementale, que d'ailleurs la première section du « BIP Est » (A1-RD 370) est déjà une route départementale,
• mais considérant la diversité et parfois l'importance des impacts possibles du projet sur l'environnement urbain ou naturel,
• considérant enfin la concertation menée en 2005 avec les collectivités locales et les associations de riverains,

après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de liaison routière entre l'A15 et l'A1.

***Article 2***

Il est recommandé au maître d'ouvrage d'élargir la concertation engagée afin d'assurer de façon continue la participation du public à l'élaboration du projet jusqu'au moment où il sera soumis à l'enquête d'utilité publique, puis son information jusqu'à la réalisation des travaux.
Cette concertation aura d'abord pour but d'assurer l'information du public sur la base d'un document présentant clairement le projet, ses objectifs, ses enjeux et ses impacts, notamment environnementaux ; elle aura ensuite pour objet de permettre par diverses voies, dont des réunions publiques, l'expression du public sur ces questions générales, sur les relations entre le projet et son contexte (urbanisation, espace agricole, milieux naturels), enfin sur les conditions d'insertion de l'ouvrage dans le milieu.
Afin d'assurer sa transparence, cette concertation sera utilement menée sous l'égide d'une personnalité indépendante du maître d'ouvrage et qui en sera le garant.

***Article 3***

Le conseil général du Val-d'Oise informera la CNDP aux principales étapes de la concertation avant de lui en adresser le compte rendu final (prévu par l'article 9 du décret du 22 octobre 2002).

### Décision n° 2006 / 17 / DPB / 1
### Projet de développement portuaire de Bastia

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8,
• vu la lettre de saisine du président de la collectivité territoriale de Corse datée du 3 mars 2006 reçue le 10 mars 2006 et le dossier joint,
• considérant la part importante du port de Bastia dans le trafic maritime de la Corse et son rôle dans la continuité territoriale entre l'île et le continent,
• considérant les enjeux économiques liés au renforcement de la capacité d'accueil maritime de la Corse,
• considérant les liens entre le projet et les problèmes plus généraux d'aménagement de l'agglomération de Bastia,
• considérant les impacts possibles des deux variantes du projet sur les milieux terrestres et surtout maritimes,
• considérant que la concertation menée jusqu'alors n'a pas encore fait une place suffisante à l'information et surtout à l'expression de la population,

après en avoir délibéré,
à la majorité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article 1***

Le projet de développement portuaire de Bastia doit donner lieu à un débat public.

***Article 2***

Le débat public sera organisé par la collectivité territoriale de Corse, maître d'ouvrage, selon les modalités suivantes :
• elle désignera une personnalité indépendante, ci-après dénommée Président du débat, chargée de l'animation du débat, qui appliquera les principes et s'inspirera des méthodes préconisées par la CNDP ; le Président du débat entretiendra à ce titre un contact direct avec cette dernière,
• le Président du débat se verra soumettre par le maître d'ouvrage le projet de dossier destiné au débat, ainsi que le calendrier et les modalités d'organisation du débat que le maître d'ouvrage doit, conformément à l'article 8 du décret susvisé, proposer à la CNDP,
• le dossier destiné au débat devra assurer l'information complète et claire du public puis permettre son expression ; il exposera les raisons du projet ; ses enjeux ; les diverses solutions étudiées, les options retenues et leurs raisons ; les relations du projet avec les aménagements de l'agglomération qui y seraient liés ; les impacts sur les milieux terrestres et maritimes.

***Article 3***

Monsieur Mercadal est chargé de suivre la préparation de ce débat public.

### Décision n° 2006 / 18 / PA12 / 5
### Projet de prolongement de l'autoroute A12

La Commission nationale du débat public,
• vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
• vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 30 mai 2005, reçue le 6 juin 2005, et le dossier joint concernant le projet de prolongement de l'autoroute A12,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2005/35/PA12/1 du 6 juillet 2005 décidant l'orga-

nisation d'un débat public, n° 2005/36/PA12/2 nommant Monsieur Gilbert Carrere, président de la commission particulière du débat public et n° 2006/09/PA12/4 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat et en fixant le calendrier,

sur proposition de Monsieur Gilbert Carrere,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

***Article unique***

De faire procéder à deux expertises complémentaires portant sur :
• les hypothèses retenues en matière de trafic à l'horizon 2020 en tenant compte des différents projets routiers prévus dans l'Ouest parisien ainsi que les nouvelles tendances en matière d'approvisionnement logistique,
• l'identification et l'évaluation monétaire des impacts environnementaux directs ou indirects, immédiats ou futurs, des trois grandes familles de tracés proposés (tracés strictement urbains, semi-urbains, affectant un parc naturel, régional) ; en outre, les impacts des projets sur les conditions de vie actuelles ou futures des riverains seront aussi identifiés et évalués en termes monétaires.

# Décisions des maîtres d'ouvrage (article l.121-13)

## Projet Georges Besse II

### Décision du maître d'ouvrage (Areva) du 21 février 2005

• vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public du 5 mai 2004 d'organiser un débat public sur le projet de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse par l'usine Georges Besse II,
• vu le compte rendu du 1er décembre 2004 établit par le président de la commission de pilotage du débat public,
• vu le bilan du 9 décembre 2004 établit par le Président de la Commission nationale du débat public.

Areva :
– prend acte du bilan et du compte rendu du débat public sur le projet Georges Besse II.
– opte pour la poursuite du projet de remplacement de l'usine actuelle Georges Besse, exploitée par Eurodif, par l'usine Georges Besse II.

Ouvert le 1er septembre 2004, le débat public sur le projet de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse par l'usine Georges Besse II, décidé par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 5 mai dernier, s'est achevé le 22 octobre. À l'issue de cette procédure, le président de la commission de pilotage, en charge de l'organisation du débat, a rendu à la CNDP son compte rendu. Après en avoir pris connaissance, le président de la CNDP a dressé le bilan du débat. Conformément à l'article L.121-13 du code de l'environnement, le groupe Areva fait aujourd'hui connaître sa décision sur les suites qu'il compte donner au projet Georges Besse II.

Le débat public sur le projet Georges Besse II a constitué pour le public et pour le maître d'ouvrage, Areva, un moment privilégié leur permettant de s'exprimer et de s'informer sur des thématiques touchant principalement à la sécurité du projet, au procédé industriel retenu, aux impacts du projet Georges Besse II et à ses conséquences socio-économiques pour le site du Tricastin et pour son bassin d'emploi. Le débat public a ainsi confirmé la profonde intégration du nucléaire dans le tissu socio-économique local.

Areva, conforté par les positions exprimées lors du débat public et, soucieux de conserver son rôle de premier plan sur le marché mondial de l'enrichissement ainsi que de pérenniser l'activité socio-économique du site du Tricastin, considère à l'issue du débat public que le projet Georges Besse II doit se poursuivre dans les conditions suivantes.
• Une fois l'ensemble des autorisations obtenues et des procédures réglementaires satisfaites, notamment celles relatives aux enquêtes publiques, le calendrier de réalisation du projet devrait être conforme à celui présenté lors des réunions publiques, avec une implantation de la première unité qui pourrait se faire sur le territoire de Bollène, à l'intérieur du site existant.
• Le groupe Areva poursuivra l'information sur les aspects sûreté/sécurité du projet tout au long de son développement, en particulier dans le cadre de la commission locale d'information.
• Les discussions avec les partenaires sociaux, notamment sur les questions liées au statut juridique des futurs salariés, devront se poursuivre.
• Le groupe Areva renforcera encore ses relations avec les élus politiques, les acteurs socio-économiques et, le tissu associatif, en particulier en étudiant la mise en place de formations professionnelles qualifiantes et répondre ainsi au besoin de nouvelles compétences, induites par la poursuite du projet Georges Besse II.
• En partenariat et en concertation avec les communes riveraines du site, les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques, des réflexions et des actions seront menées pour proposer le site du Tricastin, en partenariat avec le site de Marcoule, comme candidat au label de « pôle de compétitivité ». L'émergence d'un pôle de compétitivité regroupant les activités présentes sur les sites du Tricastin et de Marcoule pourrait permettre de prendre en compte toutes les activités innovantes liées à la recherche/développement ou à la sous-traitance et, de favoriser une diversification des activités.
• Dans le prolongement et l'esprit du débat public, l'information du public sera poursuivie pendant toute la réalisation du projet.

## Projet de liaison routière sécurisée et d'un Tram-Train à la Réunion

### Décision des maîtres d'ouvrage (conseil régional et ministère de l'Équipement) du 30 mars et 11 avril 2005

**Séance du 30 mars 2005**
**Délibération de l'Assemblée plénière du conseil régional**
**Projet de Tram-Train régional - Suites à donner au projet de Tram-Train à l'issue du débat public**

L'Assemblée plénière du conseil régional en sa réunion du 30 mars 2005
vu le code général des collectivités territoriales,
• vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux Droits et Libertés des communes, des départements et des régions, modifiée,
• vu la loi n° 82-1171 du 31 décembre 1982 modifiée portant organisation des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion,
• vu la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État,
• vu la loi n° 84-747 du 2 août 1984 modifiée relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion,
• vu la loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer,
• vu le budget de l'exercice 2005,
• vu le rapport n° DEAT/20050005 de Monsieur le président du conseil régional,
• vu les avis des commissions sectorielles,

après en avoir délibéré,
décide, par un scrutin public (cf. listes ci-dessous) et à la majorité de ses membres,
– d'adopter les termes du rapport et les avis des commissions,
– de confirmer notre volonté de réaliser le projet de Tram-Train de Saint-Benoît à Saint-Joseph, en passant par Saint-Denis,
– d'approuver l'engagement d'une expertise financière permettant de garantir la faisabilité du projet dans sa globalité,
– de décider de poursuivre les études permettant le phasage du projet ;
– de confirmer la volonté d'apporter des solutions durables et complémentaires au problème du transport des marchandises par l'utilisation du réseau ferré,
– de confirmer la volonté de poursuivre la réflexion déjà engagée par la Région Réunion pour favoriser l'émergence de solutions transitoires et de solutions intermédiaires en concertation et en partenariat avec les autres autorités organisatrices de transports, en attendant la mise en service du Tram-Train,
– de confirmer dans cette perspective, la

nécessité d'accompagner à court terme les actions sur le réseau bus et les autres modes de déplacement à travers les régimes d'aides appropriés,
– de confirmer la proposition de créer un syndicat mixte regroupant toutes les collectivités compétentes pour mieux coordonner les différents projets,
– de confirmer la nécessité d'assurer une information régulière des acteurs du débat et de la population en général sur l'avancement des études et du projet,
– de donner délégation à la Commission permanente pour la mise en œuvre de ces orientations.

Le Président

**Assemblée plénière du 30 mars 2005 vote du projet de Tram-Train régional à l'issue du débat public**

– Inscrits : 45
– Nombre de votants : 37
– Absent : 1
– Bulletins blancs (pour) : 30
– Bulletins bleus (contre) : 7
– Abstentions : 7

Bulletins blancs = approbation
1. VIRAPIN-KICHENIN Yvon
2. SOUPRAMANIEN Christine
3. MOLLARD Raymond
4. VELOUPOULE Radjah
5. VERGÈS Pierre
6. JARNAC Guy
7. LE TOULLEC Anick
8. CESARI Maya
9. HOARAU Marie-Pierre
10. SUDRE Camille représenté par Mme PANSBHAYA Yasmina
11. PANSBHAYA Yasmina
12. BERTILE Wilfrid
13. LAURET Raymond
14. PAUSE Yolande
15. LEMAGNEN Emmanuel
16. FOURNEL Dominique
17. MAILLOT Hilaire
18. LEPERLIER Nelly représentée par M. JARNAC Guy
19. SUEUR Martine
20. DHAUSSY Joachine
21. DELORME Denise
22. ABRISKA Marie-Paule
23. ARMAND Alain
24. GAUD Catherine
25. VERGÈS Paul
26. HOAREAU Roland
27. LAMOLY Sylvestre
28. LAURET Jocelyne
29. BERNE Philippe
30. DENES Véronique

Bulletins bleus = rejet
1. VIDOT Huguette
2. SUDRE Margie représentée par M. ROBERT Didier
3. SAM-CHIT-CHONG Thierry
4. PAYET Paulet
5. ROBERT Didier
6. CHANE KAYE BONE Rolande
7. BENARD Alain

Abstentions
1. ORPHE Monique
2. TAMAYA Michel
3. TAMON Marie-Aline
4. JAVELLE Blanche-Reine
5. FOTSE-NJOMGANG Paul
6. N'GUYEN Minh
7. VERGOZ Michel

Absence
1. RAMASSAMY Christiane

**Décision du 11 avril 2005 consécutive au débat public relatif au projet de liaison routière sécurisée entre Saint-Denis-de-la-Réunion et l'ouest de l'île**

Le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer,
• vu le code de l'environnement, notamment le chapitre Ier du titre II du livre Ier relatif à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire,
• vu la loi no 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et notamment son article 19,
• considérant que le projet d'une nouvelle liaison routière sécurisée entre Saint-Denis et La Possession sur l'île de la Réunion a fait l'objet d'un débat public, conformément aux dispositions du code de l'environnement qui a porté à la fois sur les projets de nouvelle route du littoral et de Tram-Train,
• considérant les positions exprimées lors de ce débat,
• considérant le compte rendu du débat en date du 19 janvier 2005 rédigé par le président de la commission particulière du débat public,
• considérant le bilan du débat en date du 12 janvier 2005 rédigé par le Président de la Commission nationale du débat public,
• considérant que l'organisation de ce débat public a été confiée conjointement aux maîtres d'ouvrage par la Commission nationale du débat public,
• considérant que le constat des difficultés de déplacement sur l'île de la Réunion ainsi que le souhait à terme d'un transport en commun guidé en site propre sont largement partagés et que la nécessité d'une amélioration sensible à court terme du fonctionnement des transports en commun est reconnue,
• considérant que le principe d'une liaison sécurisée entre Saint-Denis et l'ouest de l'île n'est pas contesté,
• considérant qu'aucune des solutions proposées ou évoquées au cours du débat public pour la sécurisation de la route du littoral ne s'est imposée par rapport aux autres,
• considérant le souhait exprimé par le public qu'une solution globale simple et nécessitant des investissements limités, traitant notamment l'amélioration des entrées de villes et le développement urbain, soit mise en œuvre,

**décide :**

***Article 1***
Le programme engagé pour améliorer la sécurité de la circulation sur la route actuelle sera poursuivi.

***Article 2***
Des études permettant d'améliorer la liaison routière entre Saint-Denis et l'ouest de l'île en termes de sécurité et de niveau de service seront menées, d'une part, en examinant les possibilités de réaliser par phases successives un aménagement le long du littoral, d'autre part, en recherchant un passage par Les Hauts.
Dans le cadre de cette recherche d'une solution, une attention particulière sera portée :
– au niveau de sécurité offert pour chaque variante,
– au coût des travaux à réaliser,
– aux enjeux environnementaux,
– à la qualité des aménagements et aux conditions de circulation au droit des entrées de ville,
– aux hypothèses de développement des transports collectifs. À cet égard, les études viseront un objectif de cohérence intermodale. Elles devront prendre en compte l'avancement du projet de Tram-Train et prévoir les dispositions permettant de concilier, le cas échéant, les deux projets.
Un dispositif d'information et d'échange sera mis en place conjointement avec le conseil régional de la Réunion afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet.

***Article 3***
L'État proposera aux collectivités concernées de mener conjointement une étude visant à améliorer à court terme le fonctionnement des transports en commun sur les infrastructures existantes.

***Article 4***
Le directeur des routes, le directeur des transports terrestres et le préfet de la Réunion sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

## Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

### Décision du maître d'ouvrage (Réseau ferré de France) du 6 décembre 2005

**Séance extraordinaire du conseil d'administration de Réseau ferré de France du 6 décembre 2005**

**Délibération**
(Cette décision sera publiée au *Journal Officiel de la République française*)
Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,
• vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,
• vu les articles 11 et 12 du décret du 23 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le compte-rendu établi par le président de la commission particulière du débat public en date du 8 septembre 2005,
• vu le bilan du débat public établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 8 septembre 2005,

Considérant
• qu'à l'issue du débat public, le bien-fondé du projet a été confirmé par une très grande
majorité des participants,
• que la réalisation de cette infrastructure à grande vitesse doit également être mise au service du développement des trains du quotidien,
• que, selon la commission particulière du débat public, les nombreux échanges et contributions produites à l'occasion du débat public font ressortir trois familles de projets : un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte d'Azur ») ; un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales (dit « LGV des métropoles du Sud ») ; un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit « LGV des solutions alternatives »),
• que la solution de la LGV des métropoles du sud a la préférence des grandes collectivités territoriales comme répondant le mieux à leur vision de l'aménagement du territoire,
• que la faisabilité des différentes solutions doit être évaluée au regard de l'ampleur des financements assurés,

**décide :**

• de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « LGV Paca »,
• de rechercher un projet qui soit susceptible d'être pris en charge à parité entre l'État, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales nationales, d'autre part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socio-économiques, et les coûts et la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles,
• de conduire, à cet effet, un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du sud, en concertation avec les acteurs locaux. À l'issue de ces études complémentaires, qui devront s'accompagner d'une concertation continue avec l'ensemble des collectivités, le maître d'ouvrage devra être en mesure de proposer le fuseau sur lequel seront lancées les études préliminaires.

Dans tous les cas, RFF :
• étudiera les conditions du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'Arc méditerranéen,
• pour répondre aux attentes exprimées au cours du débat concernant la ligne actuelle, proposera un programme d'études et de réalisations pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret,
• étudiera la desserte d'ITER.

Le conseil d'administration mandate, à cet effet, son président en lui demandant :
• de poursuivre avec les membres du comité d'orientation les concertations nécessaires à la bonne avancée du projet,
• de mettre en place un dispositif d'information du public et de consultation des acteurs,
• de veiller au bon déroulement de la réalisation des études complémentaires,
• de lui présenter le scénario qui sera retenu à l'issue des études complémentaires en vue de décider de l'engagement des études préliminaires et de lui en rendre compte.

## Projet du contournement Est de Rouen

### Décision du maître d'ouvrage (ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) du 2 mars 2006

**Décision du 2 mars 2006 consécutive au débat public relatif au projet de contournement Est de Rouen**

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,

• vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16,
• vu la décision du 3 novembre 2004 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de contournement Est de Rouen,
• vu le bilan du débat public rédigé par le Président de la Commission nationale du débat public et publié le 16 décembre 2005, ainsi que le compte rendu du débat public rédigé par le président de la commission particulière du débat public et publié le 16 décembre 2005,
• vu l'arrêté préfectoral du 4 novembre 1998 de prise en considération du projet de contournement Est de l'agglomération de Rouen définissant un périmètre d'études,
• vu le plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération rouennaise approuvé le 11 février 2000,
• vu le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf approuvé le 2 février 2001,
• considérant que le projet de contournement routier Est de Rouen a fait l'objet d'un débat public du 9 juin au 9 novembre 2005, conformément aux dispositions du code de l'environnement,
• considérant que le constat de l'engorgement du centre-ville et de ses conséquences sur la qualité de vie des habitants est partagé et que la nécessité d'écarter le trafic de transit de l'agglomération rouennaise est reconnue,
• considérant la nécessité d'assurer une bonne desserte du port de Rouen afin de favoriser son développement ainsi que celui des activités logistiques associées,
• considérant que les phases de concertation menées depuis plus de dix ans en alternance avec les phases d'étude ont permis de définir les caractéristiques principales d'un tracé dont le périmètre d'étude a été fixé par arrêté préfectoral du 4 novembre 1998,
• considérant les bénéfices attendus de ce tracé en termes d'amélioration des déplacements au sein de l'agglomération rouennaise et les possibilités de développement des transports en commun,
• considérant les enjeux environnementaux liés au tracé envisagé,
• considérant la demande de prolonger le contournement par un barreau vers l'Eure, d'une part, afin de faciliter les échanges entre l'est et le sud-est de l'agglomération et ses autres secteurs, d'autre part, dans l'objectif de délester l'autoroute A13 d'une partie du trafic de transit Nord-Sud entre A28 et A13,

**décide :**

#### *Article 1*

Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2 x 2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu.
Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :
• accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération,
• délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux.

#### *Article 2*

Afin de préparer les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet, les études d'avant-projet sommaire du contournement de Rouen seront réalisées sur la base du projet présenté au débat. Elles devront permettre de préciser le tracé et les points d'échange.
Elles devront également veiller à inscrire la réalisation de ce projet dans une perspective de développement durable des territoires. À ce titre, une attention particulière sera portée :
• aux enjeux liés aux habitations, aux systèmes écologiques sensibles, et notamment ceux propres au secteur des coteaux de la vallée de la Seine,
• aux paysages : la meilleure intégration possible du projet dans son environnement sera recherchée dans le cadre d'une étude paysagère,
• à la protection de la ressource en eaux superficielles et souterraines : une étude hydrogéologique sera réalisée afin d'assurer la protection des masses d'eau et des champs captants durant la phase de chantier ainsi que pendant la période d'exploitation,
• aux enjeux liés au bruit, à la pollution de l'air et aux risques d'accidents liés à la circulation ou aux industries,
• à l'insertion du projet dans le contexte urbain et dans les projets de développement des territoires,
• à la compatibilité du projet avec les mesures de développement des transports en commun et des modes doux qui pourraient être mis en place, notamment la création de voies réservées et de parkings relais.
Une expertise des études environnementales déjà réalisées sera conduite.
Les études d'environnement complémentaires nécessaires, dont les études d'incidence sur le site Natura 2000 des « boucles de la Seine amont, coteaux de Saint-Adrien », seront réalisées.
Le périmètre d'études défini par l'arrêté préfectoral du 4 novembre 1998 susvisé sera élargi au sud sur les communes de Quévreville, Ymare, Gouy, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel afin d'étudier la faisabilité de variantes de passage évitant le site Natura 2000 des « boucles de la Seine amont, coteaux de Saint-Adrien ».

#### *Article 3*

Les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2 x 2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes.
Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :
• favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers–Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
• relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13,
• permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen.

#### *Article 4*

Une étude des modalités de financement de ces projets sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales.

#### *Article 5*

Un dispositif d'information et d'échanges sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet.

### Article 6

Le directeur général des routes et le préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

Fait à Paris, le 2 mars 2006

## Projet de liaison routière Grenoble-Sisteron

### Décision du maître d'ouvrage (ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) du 16 mars 2006

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,

• vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16,
• vu le compte rendu du débat public en date du 19 décembre 2005 rédigé par le président de la commission particulière du débat public,
• vu le bilan du débat public en date du 19 décembre 2005 rédigé par le Président de la Commission nationale du débat public,
• considérant que la liaison entre Grenoble et Sisteron a fait l'objet d'un débat public du 7 juin au 20 octobre 2005, conformément aux dispositions du code de l'environnement, qui a porté sur l'ensemble des partis d'aménagement envisageables, à savoir l'aménagement des routes existantes, la solution autoroutière par Lus-la-Croix-Haute, la solution autoroutière passant par l'est de Gap,
• considérant le consensus qui s'est dégagé, au cours de ce débat, sur la nécessité et l'urgence d'une amélioration significative de la liaison entre Grenoble et Sisteron,
• considérant les bénéfices attendus de la liaison entre Grenoble et Sisteron sur l'aménagement des territoires traversés et sur la sécurité routière,
• considérant qu'aucune des solutions soumises au débat public ne s'est imposée par rapport aux autres et que les positions qui se sont exprimées pour chacune d'entre elles procèdent de conceptions différentes et non conciliables,
• considérant que l'aménagement des routes existantes ne constitue pas une réponse satisfaisante à moyen terme,
• considérant que le passage de l'autoroute par Lus-la-Croix-Haute ne remplit pas complètement les objectifs d'amélioration de la desserte des principaux pôles économiques et touristiques, notamment haut-alpins,
• considérant que l'écart de coût entre les solutions autoroutières envisageables est du même ordre de grandeur que les incertitudes qui affectent les évaluations de ces solutions,
• considérant que le mode ferroviaire, dont le développement doit être poursuivi, ne peut apporter à lui seul une réponse à la hauteur des besoins,

**décide :**

### Article 1

Le principe de la réalisation d'une liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron est retenu.
Cette liaison devra répondre prioritairement aux objectifs suivants :
• améliorer les liaisons nord-sud au sein du massif alpin en termes de fluidité de la circulation et de sécurité,
• favoriser le développement économique et durable des territoires traversés,
• assurer une meilleure desserte des pôles économiques et touristiques des Alpes du Sud.
Sous réserve des études financières et des décisions ultérieures, cette autoroute a vocation à être concédée.

### Article 2

Afin de préparer les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet, les études d'avant-projet sommaire de la liaison entre Grenoble et Sisteron seront réalisées en recherchant une solution de passage par l'est de Gap en vue de définir le fuseau de 300 mètres et le système d'échange.
Ces études utiliseront les éléments disponibles, qui seront actualisés, et s'attacheront à rechercher toutes les optimisations de tracé permettant de réduire les coûts, les difficultés techniques liées à la géologie et les impacts sur l'environnement.
Elles devront veiller à inscrire la réalisation de ce projet dans une perspective de développement durable des territoires environnants. À ce titre, une attention particulière sera portée :
• aux enjeux liés à l'agriculture, au paysage et à l'environnement, notamment ceux relatifs aux sites Natura 2000 ;
• à la cohérence de la future infrastructure avec les aménagements qui pourraient être envisagés ou réalisés sur les routes existantes du réseau routier national (RN85) ou départemental (ex-RN75).
Les études devront également viser un objectif de cohérence intermodale.
Compte tenu de la complexité du projet et de l'attention qu'il suscite de la part du public, un dispositif de concertation sera mis en place tout au long de son élaboration, jusqu'à la clôture de l'enquête publique, conformément aux dispositions de l'article L.121-1 du code de l'environnement.

### Article 3

Une étude des modalités de financement du projet sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales.

### Article 4

Le directeur général des routes et les préfets des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française.*

Fait à Paris, le 16 mars 2006
Dominique Perben

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

### Décision du maître d'ouvrage (Réseau ferré de France) du 13 avril 2006

**85e séance du conseil d'administration – 13 avril 2006**
**Séance extraordinaire du conseil d'administration de RFF du 13 avril 2006**

**Délibération**
(Cette décision sera publiée au *Journal officiel de la République française*)
Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,
• vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13,
• vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 13,
• vu le compte rendu du débat public établi par le président de la commission particulière du débat public du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse en date du 18 janvier 2006,
• vu le bilan du débat public du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 18 janvier 2006,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 4 janvier 2006 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole,

considérant :
• que le débat public, facilité par les relations de travail efficaces entre la commission particulière et RFF, a permis l'expression d'avis nombreux, reflétant l'ensemble des points de vue en présence,
• qu'il a confirmé le bien-fondé des fonctionnalités du projet envisagé, à savoir la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, reliant cette dernière à Paris en trois heures, etl'intérêt d'une desserte d'Agen et de Montauban,
• qu'il a fait ressortir une large adhésion à l'option de passage présentée entre Agen et Toulouse, et mis en évidence la nécessité d'études complémentaires pour choisir une option de passage entre Bordeaux et Agen,
• que le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005, a confirmé le lancement en 2007 de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, indispensable et prioritaire, sous la forme d'une délégation de service public,
• que le projet Bordeaux-Toulouse est étroitement lié à la réalisation de la ligne Tours-Bordeaux, qui contribuera de façon significative à son bilan socio-économique,
• que RFF mettra tout en œuvre pour que le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux frontière espagnole soit lancé à l'été 2006 ;
• qu'aux questions de la commission particulière du débat public sur un lien éventuel entre les deux projets soumis à débat :
– « Y a-t-il une concurrence commerciale entre les deux projets ? »
– « Y a-t-il un choix obligatoire à effectuer en raison des financements nécessaires ? »
– « La réalisation ou la non-réalisation de l'un aura-t-elle des conséquences sur la réalisation de l'autre ? »
– « L'éventualité d'un tronçon commun, figurant dans le dossier support, n'impliquet-elle pas effectivement d'avoir terminé le débat LGV Bordeaux-Espagne pour prendre une décision sur Bordeaux-Toulouse ? »
– « Est-il possible d'attendre la fin du deuxième débat sans retarder d'autant les études du projet Bordeaux-Toulouse, si l'on veut poursuivre celui-ci ? » ;
Il y a lieu d'apporter les réponses suivantes :
Le débat public a confirmé le bien-fondé du projet de LGV Bordeaux-Toulouse.
Ce projet permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs en améliorant notablement le temps de parcours entre les deux métropoles et en renforçant les liaisons régionales entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire, l'ensemble des

territoires traversés bénéficiant de l'effet « réseau LGV » ainsi créé. Il a également pour objectif de relier le chef-lieu de la région Midi-Pyrénées en trois heures à Paris. Il s'inscrit dans la perspective de l'axe « Grand Sud » reliant la façade atlantique aux métropoles méditerranéennes. Élément constitutif du « Réseau transeuropéen des transports », le projet ferroviaire Bordeaux frontière espagnole a pour but de permettre le développement, d'une part, du trafic de fret sur l'axe Nord-Sud par report modal de la route vers le fer et, d'autre part, du trafic de voyageurs en provenance ou en direction du sud sur des infrastructures plus performantes. Il s'inscrit également dans la perspective de la mise en place de l'autoroute ferroviaire atlantique éco-fret jusqu'à la frontière espagnole, pour laquelle les études de mise au gabarit des tunnels s'achèveront en 2007.
Ces deux projets, qui peuvent donc être menés de front, sont, dans leurs fonctionnalités, indépendants l'un de l'autre. Ils ne sont nullement concurrents. Ils apportent au contraire des services complémentaires pour les voyageurs en provenance ou à destination du nord de Bordeaux ou de l'Espagne et sont structurants pour le Grand Sud-Ouest.
Des études approfondies sont nécessaires pour déterminer le coût exact et les modalités de financement de chacun des projets. Le recours aux financements innovants devra être examiné comme une des possibilités permettant de mobiliser les moyens nécessaires en temps voulu. Les études du projet Bordeaux-Toulouse doivent être poursuivies pour les différentes options de passage présentées au débat public, tout en étant assorties de la collecte d'informations complémentaires afin d'affiner la comparaison des options envisagées pour la section Bordeaux-Agen,

**décide :**

• de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse,
• de conduire ces études :
– en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il doit traverser, avec le souci du respect :
1. de l'environnement, la limitation des impacts du projet pouvant passer par la recherche de jumelages de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures et par son insertion paysagère,
2. des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles,
– en visant, pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux pour les territoires traversés et les impacts des différentes options de passage (larges d'une dizaine de kilomètres), afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux – frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau (large d'environ un kilomètre),
– en étudiant la desserte d'Agen selon deux variantes :
1. par une gare nouvelle située sur la LGV au droit de l'agglomération,
2. par la gare actuelle, en recherchant des raccordements de la LGV à la ligne existante au plus près de l'agglomération,
– en étudiant la desserte de Montauban par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux,
– en étudiant, pour la desserte de Bordeaux et de Toulouse, les raccordements à la ligne actuelle au plus près de chacune de ces agglomérations.

Les études seront conduites en cohérence avec celles qui sont en cours ou envisagées pour l'amélioration :
– des dessertes ferroviaires régionales, notamment entre Bordeaux et Langon et entre Toulouse et Montauban,
– des capacités des installations ferroviaires et des conditions d'accès à la gare de Toulouse-Matabiau, afin de permettre le développement de ce pôle multimodal.

Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales concernées et selon des modalités définies par lui. Tout au long du processus d'études, une large concertation sera menée auprès des services de l'État, des collectivités locales, des organisations professionnelles, des associations, des riverains et du public. RFF informera la Commission nationale du débat public des dispositions qu'il entend prendre à cet effet et lui proposera d'en être la garante.
Par ailleurs, RFF mènera, en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison Montpellier-Perpignan, une concertation sur la liaison Toulouse-Narbonne.

## Projet de réacteur de type EPR Flamanville 3

### Décision du maitre d'ouvrage (EDF) du 4 mai 2006

• vu les articles L. 121-1 et suivants du Code de l'environnement,
• vu l'article 11 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public du 1er décembre 2004 d'organiser un débat public sur le projet « Flamanville 3 réacteur de type EPR »,
• vu le compte-rendu établi par la commission particulière du débat public rendu public le 11 avril 2006,
• vu le bilan établi par le Président de la Commission nationale du débat public rendu public le 11 avril 2006,

EDF prend acte du bilan et du compte-rendu du débat public sur le projet Flamanville 3 ;

**décide :**

la poursuite du projet de construction d'une troisième unité de production d'électricité sur le site de Flamanville à partir d'un réacteur de type EPR ; les modalités de cette poursuite prendront en compte l'avancement du processus de réalisation par RTE de la ligne très haute tension Cotentin – Maine ;
demande à son Président d'engager sans délai la procédure de demande d'autorisation de création de l'installation nucléaire de Flamanville 3 ainsi que les autres procédures administratives nécessaires à sa construction et à son exploitation et de mettre en œuvre les engagements pris suite au débat public et rappelés ci-après.

Le projet se poursuivra dans les conditions suivantes :
• en premier lieu, EDF confirme les engagements pris lors du débat public en matière de transparence et d'accès à l'information, notamment en prenant en compte les conclusions du groupe de travail sur ce thème. Elle prend toutes les dispositions pour :
– informer régulièrement la Commission locale d'information (CLI) de Flamanville tout au long de la construction de l'installation, et notamment sur les performances de Flamanville 3 annoncées par le maître d'ouvrage au cours du débat public,
– diffuser une version publique du rapport préliminaire de sûreté pour l'été 2006,
– permettre l'accès à certaines informations sensibles, dans les conditions définies par une convention de suivi du projet par la CLI de Flamanville conformément aux dispositions prises pendant le débat.
• En second lieu, pour ce qui est de l'accompagnement du chantier, EDF confirme sa volonté d'être présente aux côtés des acteurs locaux dans le développement du territoire et prend toutes les dispositions pour proposer aux pouvoirs publics la mise en place «d'une procédure Grand Chantier», afin notamment d'aider au développement d'actions de formation locales, d'aide au retour à l'emploi en coordination avec les services de l'État et les chambres de commerce et d'industrie pour associer les entreprises locales au projet Flamanville 3.
• enfin, s'agissant des actions relevant des conclusions du groupe de travail dit «bilan prévisionnel RTE», EDF y contribuera, en prenant part, notamment, aux travaux qui pourraient être initiés par les pouvoirs publics sur ce thème.
Conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'environnement, la présente décision fera l'objet d'une publication selon les modalités fixées par le décret du 22 octobre 2002 et sera notifiée à la Commission nationale du débat public.

## Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

### Décision du maître d'ouvrage (Réseau de Transport d'Électricité) du 19 mai 2006

**Délibération du Directoire de RTE**
**Principe et conditions de poursuite à l'issue du débat public du projet de ligne à très haute tension « Cotentin-Maine » et des postes électriques associés**

Le Directoire de RTE EDF Transport SA,
• vu le Code de l'environnement, notamment son article L.121-13,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment son article 11,
• vu la décision n° 2005/08 du 2 mars 2005 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de ligne à très haute tension « Cotentin-Maine »,
• vu la décision n° 2005/41 du 6 juillet 2005 de la Commission nationale fixant le déroulement du débat public du 24 octobre 2005 au 23 février 2006,
• vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la commission particulière du débat public et rendu public le 20 avril 2006,
• vu le bilan du débat public dressé par le Président de la Commission na-

tionale du débat public en date du 13 mars 2006 et rendu public le 20 avril 2006,
• vu la décision du conseil d'administration d'Electricité de France du 4 mai 2006 décidant la poursuite du projet de construction d'une troisième unité de production d'électricité sur le site de Flamanville à partir d'un réacteur de type EPR,

Après en avoir délibéré, décide, à l'unanimité, de poursuivre le projet de ligne électrique à 400 000 volts « Cotentin-Maine » et de postes électriques associés, en proposant au ministre chargé de l'Industrie d'engager la concertation locale préalable au lancement des procédures réglementaires, dans les conditions fixées par la circulaire du 9 septembre 2002 de la ministre déléguée à l'Industrie relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité.
Ce projet consiste à construire une ligne double à 400 000 volts d'environ 150 km depuis le Cotentin et en direction du sud (Ille-et-Vilaine et/ou Mayenne). À chacune de ses extrémités, un poste électrique est nécessaire pour raccorder la nouvelle ligne au réseau public de transport d'électricité existant.
La concertation ainsi menée aura pour objectif de déterminer un fuseau de moindre impact environnemental, à l'intérieur duquel seront définis le tracé de la ligne électrique et l'emplacement des postes électriques. La présente délibération sera transmise au Président de la Commission nationale du débat public et fera l'objet d'une mention insérée en caractères apparents dans un journal national et un journal diffusé dans les départements intéressés. En vue de conférer immédiatement un caractère définitif à la présente délibération, la partie du procès-verbal qui en rapporte les termes est proposée à l'approbation du directoire, lequel l'adopte à l'unanimité.

Fait en un exemplaire original,
à la Défense, le 19 mai 2006

André Merlin, Pierre Bornard,
Jean-Yves Broyelle, Alain Cavret
Président du Directoire

# Décision du Conseil d'État

**Conseil d'État statuant au contentieux**
N° 277768
Inédit au Recueil Lebon
Juge des référés

Monsieur Philippe Martin, rapporteur
Monsieur Martin, président
SCP Vier, Barthélemy, Matuchansky ;
SCP Delaporte, Briard, Trichet

**Lecture du 17 mars 2005**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu la requête, enregistrée le 21 février 2005 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée pour le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence représenté par son président en exercice et dont le siège est chemin du Rouquier, (13808) Istres Cedex ; il demande au juge des référés du Conseil d'État, sur le fondement de l'article L.521-1 du code de justice administrative :
1°) de suspendre la décision du 1er décembre 2004, confirmée par celle du 5 janvier 2005, par laquelle la Commission nationale du débat public (CNDP) a refusé d'organiser un débat public relatif au projet de création d'une unité de traitement des déchets ménagers par la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole (CUMPM),
2°) d'enjoindre à la Commission nationale du débat public de procéder au réexamen de sa demande dans un délai de quinze jours à compter de l'ordonnance à intervenir ; il soutient qu'il a y urgence dès lors que la décision contestée préjudicie de manière suffisamment grave et immédiate aux intérêts qu'il a pour objet de défendre au titre des compétences qu'il exerce pour le compte de ses membres en application de l'article L.5333-1 du code général des collectivités territoriales ; que la procédure de consultation en vue du choix du délégataire du centre de traitement est en cours ; que, pour permettre au public d'exercer une influence réelle sur le projet, conformément aux stipulations des articles 6 et 9 de la convention d'Aarhus du 25 juin 1998, l'organisation d'un débat doit intervenir avant l'attribution de la délégation de service public qui aura pour effet d'engager juridiquement et financièrement la CUMPM ; que plusieurs moyens sont, en l'état de l'instruction, susceptibles de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision contestée ; que la Commission a entaché sa décision d'une erreur de droit en donnant une interprétation restrictive des notions de bâtiments et infrastructures dont le coût, s'il dépasse le seuil de 150 millions d'euros, permet de déclarer recevables les demandes d'organisation de débat public conformément au point 11 de l'annexe au décret au 22 octobre 2002 ; que c'est à tort que la Commission s'est estimée liée par l'évaluation minorée du coût du projet effectuée par la CUMPM ; que, pour apprécier le coût réel des opérations, la Commission ne disposait pas de l'ensemble des éléments relatifs au projet plus vaste conçu par le port autonome de Marseille, dans lequel s'insère le projet de la CUMPM ; que la décision litigieuse méconnaît les stipulations de la convention d'Aarhus,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 1er décembre 2004,
• vu la copie de la requête en annulation présentée à l'encontre de la décision contestée,
• vu le mémoire en défense enregistré le 7 mars 2005, présenté par la Commission nationale du débat public ; la Commission conclut au rejet de la requête ; elle soutient qu'il n'y a pas urgence dès lors que la décision contestée n'exclut pas l'organisation d'un débat local permettant la participation du public à l'examen du projet et auquel elle apportera son concours ; qu'il n'existe pas, en l'état de l'instruction, de moyen susceptible de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision litigieuse ; que son interprétation des dispositions du point 11 de l'annexe au décret du 22 octobre 2002 n'est pas erronée ; qu'elle n'a commis ni erreur de droit, ni erreur de procédure en prenant acte de l'évaluation du coût des bâtiments et infrastructures présentée par le maître d'ouvrage dès lors qu'elle ne dispose pas de moyens matériels, humains et légaux pour procéder au contrôle des chiffres fournis ; que le coût estimé du projet est trop inférieur au seuil de recevabilité pour que des demandes d'informations complémentaires aient pu utilement être faites au maître d'ouvrage ; que la Commission, qui n'a pas été saisie du projet plus vaste qui relève de plusieurs autres maîtres d'ouvrage, ne pouvait légalement en tenir compte,
• vu le mémoire en défense enregistré le 8 mars 2005, présenté par la Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole représentée par son président en exercice ; la Communauté urbaine conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 000 euros soit mise à la charge du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ; elle soutient que le syndicat requérant ne démontre pas en quoi l'absence de débat public porte atteinte de manière suffisamment grave et immédiate aux intérêts qu'il défend ; qu'en tout état de cause, un débat public a été organisé par la CMUPM et il se poursuivra, conformément à l'article L.123-1 du code de l'environnement, lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation d'exploitation du centre de traitement ; que la désignation du délégataire de service public n'entraîne pas l'obligation pour la CMUPM de réaliser le projet dès lors qu'elle a la faculté de résilier son contrat dans l'intérêt général ; qu'il n'existe pas, en l'état de l'instruction, de moyen susceptible de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision litigieuse ; que la Commission n'est pas habilitée à procéder à l'examen de la pertinence des évaluations qui lui sont communiquées par les maîtres d'ouvrage ; que l'estimation transmise par la CMUPM, qui inclut l'ensemble des infrastructures qu'elle entend voir édifier, démontre qu'elle n'a pas cherché à sous-évaluer le projet ; que la Commission ne s'est pas livrée à une interprétation erronée de la notion de bâtiments et infrastructures ; que même une interprétation extensive de ces notions n'aurait pas permis d'atteindre le seuil requis ; qu'en tout état de cause, le projet de la CMUPM, qui ne présente pas un caractère national, ne peut être soumis à la Commission national du débat public ; que le projet d'usine de traitement de la CUMPM et celui d'aménagement du port autonome de Marseille sont distincts bien que le terrain d'assiette du projet de construction du centre se trouve sur un terrain appartenant au port autonome de Marseille ; que l'opération menée sur le port autono-

me de Marseille a fait l'objet d'un débat public ; que la Convention d'Aarhus ne peut être directement invoquée dès lors qu'elle a fait l'objet d'une transposition en droit interne par les dispositions législatives codifiées aux articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement ; qu'au regard de ces dispositions, la décision contestée est légale,
• vu le mémoire en réplique, enregistré le 11 mars 2005, présenté pour le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, qui reprend les conclusions de sa requête et les mêmes moyens et demande que la somme de 4 000 euros soit mise conjointement et solidairement à la charge de l'État et de la CUMPM au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ; il soutient en outre qu'eu égard à l'impact du projet sur l'environnement local, la décision contestée préjudicie de manière suffisamment grave et immédiate à ses intérêts ; qu'une résiliation de convention pour motif d'intérêt général n'est pas envisageable dès lors qu'elle implique que le cocontractant de l'administration soit indemnisé de toutes les dépenses engagées, et, le cas échéant, de la perte du bénéfice escompté ; que les opérations mises en œuvre par la CUMPM avant la saisine de la Commission de même que l'organisation d'une enquête publique préalable ne sauraient être assimilées et se substituer à la procédure de débat public organisée par la Commission nationale du débat public en vertu des dispositions du code de l'environnement et du décret du 22 octobre 2002 ; qu'ainsi la condition d'urgence doit être considérée comme remplie ; que plusieurs moyens sont susceptibles, en l'état de l'instruction, de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision litigieuse ; que la Commission a entaché sa décision d'une erreur de droit en s'abstenant de contrôler les chiffres produits par la CUMPM dès lors d'une part, qu'aucune des dispositions applicables à la Commission ne prévoit que les estimations fournies par le maître d'ouvrage s'imposent à elle et, d'autre part, qu'elle dispose de moyens matériels et humains qui ont été expressément prévus par le législateur ; que ni la Commission ni la CUMPM ne justifient du montant des coûts avancés ; que la convention d'Aarhus est d'effet direct pour interpréter le champ d'application exact du décret du 22 octobre 2002,
• vu les observations complémentaires, enregistrées le 14 mars 2005, présentées par la Commission nationale du débat public ,
• vu les autres pièces du dossier,
• vu la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, publiée par le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 ,
• vu le code général des collectivités territoriales,
• vu le code de l'environnement,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le code de justice administrative,
après avoir convoqué à une audience publique, d'une part, le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, d'autre part, la Commission nationale du débat public et la Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole,
• vu le procès-verbal de l'audience publique du15 mars 2005 à 9 heures 30 au cours de laquelle ont été entendus :
– Maître BRIARD, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, avocat du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence,
– Maître VIER, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, avocat de la Communauté Urbaine de Marseille-Provence-Métropole,
• considérant qu'aux termes de l'article L.521-1 du code de justice administrative : quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision,
• considérant que la Commission nationale du débat public a été saisie le 28 septembre 2004 par le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence et l'association WWF France, sur le fondement du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, d'une demande tendant à l'organisation d'un débat public sur le projet de réalisation, par la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole (CUMPM), d'une unité de traitement de déchets ménagers dans la zone industrielle de Fos-sur-Mer ; qu'au vu du dossier transmis par la CUMPM en application du dernier alinéa du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, la Commission nationale du débat public, par décision du 1er décembre 2004, a rejeté comme irrecevables les saisines qui lui avaient été adressées, au motif que le coût prévisionnel des bâtiments et des infrastructures de l'unité de traitement envisagée était inférieur au seuil de 150 millions d'euros prévu par le décret du 22 octobre 2002, pris pour l'application de l'article L.121-8 du code de l'environnement et fixant sur ce point le seuil au-delà duquel, pour les bâtiments industriels, la Commission peut être saisie d'une demande d'ouverture du débat public sur le fondement du II de l'article L.121-8,
• considérant que, pour demander la suspension de cette décision, le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence soutient que la Commission nationale du débat public a commis une erreur de droit en donnant une interprétation restrictive des notions de bâtiments et infrastructures résultant du décret du 22 octobre 2002 ; que c'est à tort que la Commission a entériné, sans la contrôler, l'évaluation du coût du projet effectuée par la CUMPM, alors que cette évaluation est sous-estimée ; que la Commission ne disposait pas, pour apprécier l'ampleur du projet, des éléments relatifs au projet plus vaste envisagé par le port autonome de Marseille, dans lequel s'insère le projet de réalisation de l'unité de traitement de déchets ; que la décision contestée méconnaît les stipulations des articles 6 et 9 de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée à Aarhus le 25 juin 1998, publiée par décret du 12 septembre 2002 ; qu'**en l'état de l'instruction et eu égard à l'office du juge des référés, aucun de ces moyens ne paraît de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision prise le 1er décembre 2004 par la Commission nationale du débat public ;** qu'il y a lieu, par suite, de rejeter les conclusions de la requête aux fins de suspension et d'injonction,
• considérant que les dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'État et de la CUMPM, qui ne sont pas, dans la présente instance, les parties perdantes, la somme que demande le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence au titre des frais exposés par lui et non compris dans les dépens ; qu'en revanche il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire application de ces dispositions et de mettre à la charge du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence la somme de 3 000 euros que demande la CUMPM au même titre.

**décide :**

***Article 1***
La requête du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence est rejetée.

***Article 2***
Le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence versera à la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole la somme de 3 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

***Article 3***
La présente ordonnance sera notifiée au Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, à la Commission nationale du débat public et à la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole.

## Conseil d'État statuant au contentieux

N° 258968
Mentionné aux Tables du Recueil Lebon
10e et 9e sous-sections réunies

Madame Agnès Daussun, rapporteur
Monsieur Donnat, commissaire du gouvernement
Monsieur Martin, président

**Lecture du 20 avril 2005**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu 1°/, sous le n° 258968, la requête, enregistrée le 29 juillet 2003 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée par le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances, dont le siège est 48, de la Vallée-Preuilly à Chasseneuil-du-Poitou (86360) ; le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances demande au Conseil d'État :
1°) d'annuler pour excès de pouvoir la décision du 7 mai 2003 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé de ne pas organiser de débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe-Atlantique,
2°) d'enjoindre à la Commission nationale du débat public l'organisation d'un débat sur ce projet,
• vu 2°/, sous le n° 259221, la requête sommaire et le mémoire complémentaire, enregistrés les 5 août et 11 septembre 2003 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentés par l'association Linars-Nouère-Charente, dont le siège est Les Groies, route d'Angoulême à Linars (16730) ; l'Association Linars-Nouère-Charente demande au Conseil d'État :
1°) d'annuler la décision du 7 mai 2003 par laquelle la Commission na-

tionale du débat public a décidé de ne pas organiser de débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe-Atlantique,
2°) d'enjoindre à la Commission d'organiser ce débat,
• vu les autres pièces des dossiers,
• vu la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998 et publiée par le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002,
• vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-8 et L.121-9,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le code de justice administrative,

après avoir entendu en séance publique:
– le rapport de Madame Agnès Daussun, conseiller d'État,
– les conclusions de Monsieur Francis Donnat, commissaire du gouvernement,

• considérant que les requêtes n° 258968 et n° 259221 tendent à l'annulation d'une même décision de la Commission nationale du débat public et présentent à juger des questions semblables ; qu'il y a lieu de les joindre pour statuer par une seule décision,
• considérant qu'aux termes de l'article L.121-1 du code de l'environnement : la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ; qu'aux termes de l'article L.121-8 du même code: I. – La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État; qu'aux termes de l'article L.121-9 : lorsque la Commission nationale du débat public est saisie en application des dispositions de l'article L.121-8, elle détermine les modalités de participation du public au processus de décision dans les conditions suivantes :/ I. – La Commission apprécie, pour chaque projet, si le débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.../ Si la Commission estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet l'organisation d'une concertation selon les modalités qu'elle propose... Elle se prononce sur les demandes de débat dont elle est saisie en vertu de l'article L.121-8 par une décision motivée,
• considérant qu'il résulte des dispositions combinées des articles 1er et 2 du décret du 22 octobre 2002 pris pour l'application des dispositions précitées du code de l'environnement que la Commission est saisie à titre obligatoire de tous les projets de création de lignes ferroviaires d'une longueur supérieure à 40 kilomètres et d'un coût supérieur à 300 millions d'euros ; qu'aux termes de l'article 17 du même décret celui-ci ne s'applique pas :
1° aux projets d'aménagement ou d'équipement qui ont fait l'objet d'un débat public en application de l'article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995,
2° aux projets qui ont fait l'objet, avant la publication du présent décret, d'une fixation de leurs caractéristiques principales par mention ou publication régulière dans les conditions prévues par l'alinéa 2 de l'article 1er du décret n° 96-388 du 10 mai 1996,
• considérant que l'Association Linars-Nouère-Charente et le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances demandent l'annulation de la décision du 7 mai 2003 par laquelle la Commission nationale du débat public, saisie du projet de création du projet de la ligne ferroviaire à grande vitesse de Tours à Bordeaux dénommée Sud Europe-Atlantique, a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et recommandé à Réseau ferré de France de poursuivre la concertation engagée depuis 1995,
• considérant, en premier lieu, que le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances soutient que la saisine de la Commission par Réseau ferré de France aurait été tardive ; que **ni le code de l'environnement ni le décret du 22 octobre 2002 ne fixent de date limite à la saisine de la Commission des projets relevant du I de l'article L.121-8 du code de l'environnement ;** qu'en saisissant le 6 mars 2003 la Commission dont la saisine obligatoire pour ce type de projets résulte de l'intervention du décret du 22 octobre 2002, Réseau ferré de France n'a pas privé cette saisine de son effet utile ; que le moyen ne peut dès lors qu'être écarté,
• considérant, en deuxième lieu, que le moyen tiré de ce que le projet aurait dû, en application des dispositions de l'article 3 du décret du 22 octobre 2002, faire l'objet, préalablement, d'un avis publié dans un journal national et un journal local ne peut, en tout état de cause, qu'être rejeté dès lors que ces dispositions ne s'appliquent pas aux projets dont la Commission est saisie à titre obligatoire,
• considérant, en troisième lieu, qu'il résulte des termes mêmes de la décision attaquée qu'après avoir relevé que les décisions ministérielles du 24 octobre 1996 portant approbation du cahier des charges, du 29 décembre 1999 portant choix du fuseau entre Poitiers et Bordeaux et du 21 février 2002 portant choix du fuseau entre Tours et Poitiers et engageant les études d'avant-projet sommaire entre Tours et Angoulême n'avaient pas été régulièrement publiées, la Commission, ayant estimé que le projet litigieux n'entrait pas dans le champ des dispositions de l'article 17 du décret du 22 octobre 2002, a examiné conformément aux dispositions précitées du code de l'environnement et de ce décret s'il y avait lieu d'organiser le débat public ; que, dès lors, le moyen tiré de ce que la Commission aurait méconnu les dispositions de l'article 17 du décret en en faisant application alors que les décisions ministérielles concernant ce projet n'avaient pas été régulièrement publiées ne peut qu'être écarté,
• considérant, en quatrième lieu, que si les associations requérantes soutiennent que les études d'avant-projet sommaire ne sont pas achevées, que Réseau ferré de France n'a pas fait connaître tous les éléments d'informations utiles et qu'il n'y a eu aucune concertation publique sur l'itinéraire Poitiers-Tours, il ne résulte pas des pièces du dossier que la Commission aurait inexactement apprécié les faits en relevant, dans sa décision, que les études relatives au projet litigieux étaient déjà avancées et qu'une concertation approfondie avait été conduite depuis 1995,
• considérant enfin, que le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances invoque **les stipulations de l'article 6 de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée à Aarhus le 25 juin 1998** aux termes duquel:
**1.** Chaque partie : a) Applique les dispositions du présent article lorsqu'il s'agit de décider d'autoriser ou non des activités proposées du type de celles énumérées à l'annexe I...
**2.** Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus... ; que **ces stipulations, qui sont applicables aux projets de création de lignes ferroviaires à grande vitesse, n'impliquent pas par elles-mêmes l'organisation d'un débat public au sens des dispositions des articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement,**
• considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les associations requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation de la décision attaquée.

Sur les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L.911-1 du code de justice administrative:
• considérant que la présente décision, qui rejette les requêtes des associations requérantes, n'implique aucune mesure d'exécution ; que, par suite, les conclusions de ces dernières tendant à ce que le Conseil d'État enjoigne à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat sur le projet en litige ne peuvent qu'être rejetées.

**décide :**

***Article 1***

Les requêtes du Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances et de l'Association Linars-Nouère-Charente sont rejetées.

***Article 2***

La présente décision sera notifiée au Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migne-Auxances, à l'Association Linars-Nouère-Charente, à la Commission nationale du débat public, à Réseau ferré de France et au ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

**Conseil d'État statuant au contentieux**
N° 277128
Publié au Recueil Lebon
6e et 1e sous-sections réunies
Monsieur Olivier Henrard, rapporteur
Monsieur Aguila, commissaire du gouvernement
Monsieur Stirn, président
SCP Vier, Barthélemy, Matuchansky

**Lecture du 28 décembre 2005**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu la requête, enregistrée le 1er février 2005 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée par le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, sis chemin du Rouquier, à Istres (13808 Cedex), représenté par son président en exercice Monsieur Bernard Granie ; le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence demande au Conseil d'État :
– d'annuler pour excès de pouvoir la décision du 1er décembre 2004 par laquelle le Président de la Commission nationale du débat public a refusé d'organiser un débat public sur le projet de centre de traitement de déchets de la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole,
– d'enjoindre à la Commission nationale du débat public de statuer à nouveau sur sa demande, dans un délai de quinze jours suivant la notification de la décision de justice à intervenir,
• vu les autres pièces du dossier,
• vu la directive 85/337/CEE, du Conseil, du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement,
• vu la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant la ratification de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, ensemble le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 portant publication de cette convention,
• vu le code de l'environnement,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le code de justice administrative,
Après avoir entendu en séance publique :
– le rapport de Monsieur Olivier Henrard, auditeur,
– les observations de la SCP Vier, Barthélemy, Matuchansky, avocat de la société Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole,
– les conclusions de Monsieur Yann Aguila, commissaire du gouvernement,
• considérant que l'article L.121-8 du code de l'environnement dispose « I. La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État./Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire./ II. En outre, les projets appartenant aux catégories définies en application du I mais dont le coût prévisionnel est d'un montant inférieur au seuil fixé en application du I, et qui répondent à des critères techniques ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État pour chaque nature de projet, sont rendus publics par leur maître d'ouvrage ou par la personne publique responsable du projet, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles./ En ce cas, la commission peut être saisie par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet et par dix parlementaires ; elle peut également être saisie par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés ou par l'une des associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L.141-1 exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national. Cette saisine intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage./ Le maître d'ouvrage adresse à la Commission nationale du débat public un dossier constitué conformément au deuxième alinéa du I » ; que le I de l'article 3 du décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, aujourd'hui codifié à l'article R.121-3 du code de l'environnement, précise : « La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont les objectifs et les caractéristiques principales doivent, en application du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, être rendus publics par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est fixée en annexe au présent décret » ; que l'annexe à ce décret prévoit, s'agissant des « équipements industriels », un coût des « bâtiments et infrastructures » supérieur à 300 millions d'euros pour les seuils et critères visés au I de l'article L.121-8 et un coût des « bâtiments et infrastructures » supérieur à 150 millions d'euros pour les seuils et critères visés au II du même article,
• considérant que la Commission nationale du débat public a été saisie le 28 septembre 2004 par le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, sur le fondement du deuxième alinéa du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, d'une demande tendant à l'organisation d'un débat public portant sur le projet de réalisation, par la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, d'une unité de traitement de déchets ménagers dans la zone industrielle de Fos-sur-Mer ; qu'au vu du dossier transmis par la communauté urbaine en application du troisième alinéa du II de l'article L.121-8 du code de l'environnement, la Commission nationale du débat public, par décision du 1er décembre 2004, a rejeté cette saisine au motif que le coût prévisionnel des bâtiments et des infrastructures de l'unité de traitement envisagée était inférieur au seuil de 150 millions d'euros, fixé par l'annexe au décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, à partir duquel la Commission peut être saisie au sujet des projets d'« équipements industriels » par un établissement public de coopération intercommunale ayant des compétences en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressé ; que le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence demande au Conseil d'État l'annulation de cette décision ;
Sur le moyen tiré de l'interprétation des seuils de saisine :
• considérant qu'il résulte des dispositions ci-dessus rappelées du code de l'environnement et du décret du 22 octobre 2002 que, s'agissant des projets « d'équipements industriels » qui présentent un « intérêt national » au sens de l'article L.121-1 du code et qui font l'objet d'une saisine de la Commission nationale, ne doit être pris en compte, pour l'appréciation des seuils fixés par l'annexe au décret, que le seul coût des « bâtiments et infrastructures » ; qu'il suit de là que la Commission nationale, qui a qualifié à bon droit d'équipement industriel au sens du décret le projet litigieux d'unité de traitement de déchets ménagers, n'a pas commis d'erreur de droit en excluant du coût de l'installation, pour apprécier si elle avait été saisie à bon droit par le Syndicat d'agglomération requérant, les équipements dont elle sera dotée, destinés au traitement des déchets ;
Sur les moyens tirés de l'évaluation du coût du projet :
• considérant que la Commission nationale et les commissions particulières qu'elle constitue, le cas échéant, pour animer les débats publics qu'elle estime nécessaire d'organiser, peuvent, sur le fondement de l'article 7 du décret du 22 octobre 2002, une fois prise la décision d'organiser un débat public, demander à la personne publique responsable du projet de compléter le dossier destiné au public, ou de diligenter des expertises complémentaires ; que **pour apprécier les conditions de sa saisine, il appartient à la Commission nationale d'apprécier le coût de ce projet tel qu'il peut être raisonnablement estimé sur le fondement du dossier prévu par le I de l'article L.121-8 du code de l'environnement, fourni par la personne publique responsable du projet, qui présente ses objectifs et ses principales caractéristiques ;** qu'en l'espèce, il ne ressort pas des pièces du dossier que la Commission nationale, en fondant son appréciation sur les montants mentionnés par le dossier établi par la communauté urbaine, aurait fait une inexacte application de ces dispositions, dès lors que le Syndicat d'agglomération requérant n'a produit, ni à l'occasion de sa saisine de la Commission nationale, ni devant le Conseil d'État, aucun élément de nature à mettre en doute la sincérité de ce chiffrage,
Sur le moyen tiré de l'insertion du projet litigieux dans un programme plus vaste :
• considérant que si le Syndicat d'agglomération requérant soutient que la Commission nationale du débat public ne disposait pas des éléments nécessaires pour évaluer l'ampleur réelle du projet litigieux, dès lors que celui-ci prendrait place dans le cadre d'une planification industrielle beaucoup large concernant la zone de Fos-sur-Mer, initiée par le port autonome de Marseille, **cette dernière programmation constitue un projet distinct, conduit par une personne publique différente ; qu'il suit de là que la Commission nationale qui ne dispose, en vertu de la loi et du décret du 22 octobre 2002, d'aucun pouvoir d'auto-saisine ni d'élargissement de l'objet d'une**

**saisine, a fait une exacte application de ces textes en limitant son appréciation au projet d'unité de traitement de déchets ménagers présenté par la communauté urbaine,**
Sur le moyen tiré de la méconnaissance des stipulations de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement :
• considérant que l'article 6 de cette convention stipule : « 2. Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus. Les informations concernent notamment ( ) 3. Pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 ci-dessus et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement. 4. Chaque partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence »,
• considérant que **les stipulations des paragraphes 2 et 3 n'impliquent pas, par elles-mêmes, contrairement à ce que soutient le Syndicat d'agglomération requérant, l'organisation d'un débat public au sens des articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement, qui n'est qu'une des procédures possibles pour assurer l'information et la participation, en temps utile, du public au processus décisionnel en matière d'environnement ; qu'il en est de même des stipulations du paragraphe 4 qui, en tout état de cause, créent seulement des obligations entre les États parties à la convention et ne produisent pas d'effets directs dans l'ordre juridique interne ;** qu'il suit de là que le Syndicat d'agglomération requérant n'est pas fondé à soutenir que l'absence d'un tel débat préalablement à la mise en œuvre du projet litigieux méconnaîtrait les stipulations rappelées plus haut ;
Sur le moyen tiré de la méconnaissance des objectifs de la directive 85/337/CEE, du Conseil, du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement :
• considérant que le Syndicat d'agglomération requérant ne peut utilement se prévaloir à l'encontre de la décision attaquée du 1[er] décembre 2004 de l'illégalité alléguée, au regard des objectifs de cette directive, de la décision de la communauté urbaine de signer ultérieurement, le 4 juillet 2005, un contrat de délégation de service public portant sur le projet litigieux,
• considérant qu'il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées par la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole, que le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision attaquée de la Commission nationale du débat public ; que ses conclusions aux fins d'injonction, ne peuvent, par suite, qu'être rejetées ; qu'il y a lieu, en revanche, sur le fondement des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative, de mettre à la charge du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence le paiement à la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole de la somme de 4 000 euros au titre des frais que celle-ci a exposés et non compris dans les dépenses.

**décide :**

***Article 1***
La requête du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence est rejetée.

***Article 2***
Le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence versera à la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole la somme de 4 000 euros en application de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

***Article 3***
La présente décision sera notifiée au Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence, à la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole, au Président de la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

**Conseil d'État statuant au contentieux**
N° 267287
Mentionné aux Tables du Recueil Lebon
6[e] et 1[e] sous-sections réunies
Monsieur Olivier Henrard, rapporteur
Monsieur Aguila, commissaire du gouvernement
Monsieur Stirn, président

**Lecture du 28 décembre 2005**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu l'ordonnance du 4 mai 2004, enregistrée le 6 mai 2004 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, par laquelle le président du tribunal administratif de Nantes a transmis, en application de l'article R.341-2 du code de justice administrative, la demande présentée à ce tribunal par l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes dont le siège est à Notre-Dame-des-Landes (44130), BP 5,
• vu la requête, enregistrée le 12 décembre 2003 au greffe du tribunal administratif de Rennes, présentée par l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, représentée par son président en exercice ; l'association demande au juge administratif :
– d'annuler pour excès de pouvoir l'arrêté du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 9 octobre 2003 relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand-Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes ;
– de mettre à la charge de l'État la somme de 3 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;
• vu les autres pièces du dossier,
• vu la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant la ratification de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, ensemble le décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 portant publication de cette convention,
• vu le code de l'environnement,
• vu le code de l'urbanisme,
• vu le décret n° 2002-895 du 15 mai 2002 relatif aux attributions du ministre de l'Écologie et du Développement durable,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le code de justice administrative
Après avoir entendu en séance publique :
– le rapport de Monsieur Olivier Henrard, auditeur,
– les conclusions de Monsieur Yann Aguila, commissaire du gouvernement ,

• considérant que l'article L.121-13 du code de l'environnement dispose : « Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public./ Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public » ; que selon l'article L.121-14 du même code : « Aucune irrégularité au regard des dispositions du présent chapitre ne peut être invoquée lorsque ( ) l'acte mentionné à l'article L.121-13 est devenu définitif » ; que selon l'article 11 du décret du 22 octobre 2002, pris pour l'application de ces dispositions : « L'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication./ La décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée au *Journal officiel de la République française* » ;
• considérant que, par un arrêté du 9 octobre 2003, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a décidé de mettre à l'étude le projet d'un aéroport pour le Grand-Ouest, sur le site de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), en vue de le soumettre aux enquêtes publiques préalables à sa réalisation ; que l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes demande l'annulation de cet arrêté ;
Sur la compétence du Conseil d'État :
• considérant que selon l'article R.311.1 du code de justice administrative « Le Conseil d'État est compétent pour connaître en premier et dernier ressort :/ ( ) 4° Des recours dirigés contre les décisions administratives des organismes collégiaux à compétence nationale » ; qu'aux termes de l'article R.341-1 du même code : « Lorsque le Conseil d'État est saisi de conclusions relevant de sa compétence de premier ressort, il est également compétent pour connaître de conclusions connexes relevant normalement de la compétence de premier ressort d'un tribunal administratif » ; que le Conseil d'État, compétent pour connaître directement des actes par lesquels la Commission nationale du débat public, organisme collégial à compétence nationale, détermine les modalités de participation du public aux processus de décision portant sur les projets dont elle est saisie, l'est également,

en raison du lien de connexité qui les unit, pour connaître de l'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable d'un projet qui relève de la procédure du débat public décide, à l'issue du débat, du principe et des conditions de la poursuite du projet ; qu'il en résulte que l'association n'est pas fondée à soutenir que sa requête dirigée contre l'arrêté du 9 octobre 2003 est portée devant une juridiction administrative incompétente pour en connaître, dès lors que le Conseil d'État a été saisi d'un recours formé contre la décision de la Commission nationale refusant d'interrompre le débat public sur le projet en cause ;
Sur la légalité de l'arrêté attaqué :
• considérant que l'acte prévu par l'article L.121-13 du code de l'environnement a pour seul objet de tirer les conséquences du débat public qui a été organisé dans les conditions précisées aux articles L.121-8 à L.121-12 de ce code ; que si cet acte a le caractère d'une décision dès lors, notamment, qu'une fois devenu définitif, aucune méconnaissance de ces dispositions ne peut plus être invoquée, il ne peut, eu égard à son objet, être contesté que sur le fondement de moyens tirés de vices propres dont il serait entaché, de l'irrégularité du débat public au regard de ces mêmes dispositions, à l'exclusion, notamment, de toute contestation du bien-fondé de l'opération dont il est décidé de poursuivre les études, celui-ci ne pouvant être mis en cause qu'à l'occasion des actes qui, au titre des différentes législations applicables, en autorisent la réalisation ;
Sur la légalité externe :
• considérant que le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer qui a élaboré, pour le compte de l'État, le dossier soumis au débat public par la Commission nationale, doit être regardé comme le maître d'ouvrage de celui-ci au sens de l'article L.121-13 du code de l'environnement et de l'article 11 du décret du 22 octobre 2002 pris pour son application ; qu'il suit de là que l'association n'est pas fondée à soutenir que l'arrêté attaqué est entaché d'incompétence, faute d'avoir été signé par le ministre de l'Écologie et du Développement durable ;
• considérant que l'article L.121-2 du code de l'environnement prévoit que « Lorsque le débat public est organisé dans les conditions prévues au présent chapitre, les dispositions prévues à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables » ; qu'il suit de là que l'association ne peut utilement invoquer la méconnaissance de ces dispositions ;
Sur la légalité interne :
– Sur les moyens tirés de la violation de la convention d'Aarhus :
• considérant que **les stipulations de l'article 8 de la convention signée le 25 juin 1998 à Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement,** selon lesquelles « chaque partie s'emploie à promouvoir une participation effective du public à un stade approprié », **créent seulement des obligations entre les états parties à la convention et ne produisent pas d'effets directs dans l'ordre juridique interne ;** qu'elles ne peuvent par suite être utilement invoquées à l'encontre de la décision attaquée ;
• considérant que **l'article 6, §4 de la même convention** stipule : « Chaque partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence » ; que ces stipulations **créent seulement des obligations entre les États parties à la convention et ne produisent pas davantage d'effets directs dans l'ordre juridique interne** ; que si l'association soutient également que le débat n'aurait pas porté sur l'opportunité même de l'équipement et n'aurait pas présenté de scénarii alternatifs, il ressort du dossier que ces différents aspects ont bien été pris en compte, notamment par l'étude complémentaire diligentée le 8 janvier 2003 et par le compte rendu du débat, dressé par le président de la commission particulière,
– Sur les moyens relatifs au bien-fondé du projet d'aéroport :
• considérant qu'il résulte de ce qui a été dit plus haut que les moyens tirés par l'association, d'une part, de ce que l'État ne disposait pas de la maîtrise foncière du site retenu, nécessaire à la réalisation du projet, d'autre part, de ce que l'utilité publique de ce projet ne serait pas avérée, qui portent sur le bien-fondé de l'opération, ne peuvent être utilement invoqués à l'encontre de l'arrêté attaqué,
• considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté attaqué et que ses conclusions à fin d'application de l'article L.761-1 du code de justice administrative doivent, par voie de conséquence, être également rejetées.

**décide :**

*Article 1*

La requête de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est rejetée.

*Article 2*

La présente décision sera notifiée à l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et au Président de la Commission nationale du débat public.

**Conseil d'État statuant au contentieux**

N° 270801
Inédit au Recueil Lebon
6e et 1re sous-sections réunies
Monsieur Olivier Henrard, rapporteur
Monsieur Aguila, commissaire du gouvernement
Monsieur Stirn, président

**Lecture du 28 décembre 2005**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu la requête, enregistrée le 4 août 2004 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée par l'Association Aquitaine Alternatives, dont le siège social est à la maison de la nature et de l'environnement, 3, rue de Tauzia à Bordeaux (33800), représentée par son président en exercice Monsieur Dominique Nicolas, la Fédération Sepanso, dont le siège social est à la maison de la nature et de l'environnement, 3, rue de Tauzia à Bordeaux (33800), représentée par son président en exercice Monsieur Pierre Davant, l'Association bassin d'Arcachon écologie, dont le siège social est 54, avenue de la Libération à Arcachon (33120), représentée par son présiident en exercice Madame Mireille Guénée, l'Association consommation, logement et cadre de vie Gironde, dont le siège social est à la résidence Le Ponant, 2, terrasse du 8 Mai 1945 à Bordeaux (33000), représentée par son président en exercice Monsieur Henri Bellière, qui désignent l'Association Aquitaine Alternatives comme leur représentant unique ; l'Association Aquitaine Alternatives et les autres associations requérantes demandent au Conseil d'État :
– d'annuler pour excès de pouvoir la décision du 14 mai 2004 du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, consécutive au débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Bordeaux ;
– de mettre à la charge de l'État, pour chacune des associations requérantes, une somme de 800 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative,
• vu les autres pièces du dossier,
• vu la directive 85/337/CEE, du Conseil, du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement,
• vu la directive 2003/35/CE, du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003 prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement, et modifiant, en ce qui concerne la participation du public et l'accès à la justice, les directives 85/337/CEE et 96/61/CE du Conseil,
• vu le code de l'environnement,
• vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,
• vu le décret n° 95-414 du 19 avril 1995 relatif au comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire et pris pour l'application de l'article 33 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire,
• vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
• vu le code de justice administrative,
Après avoir entendu en séance publique :
– le rapport de Monsieur Olivier Henrard, auditeur,
– les conclusions de Monsieur Yann Aguila, commissaire du gouvernement,
• considérant, d'une part, que l'article L.311-1 du code de justice administrative prévoit : Les tribunaux administratifs sont, en premier ressort, juges de droit commun du contentieux administratif, sous réserve des compétences que l'objet du litige ou l'intérêt d'une bonne administration de la justice conduisent à attribuer au Conseil d'État ; que selon le premier alinéa de l'article R.312-1 du même code : Lorsqu'il n'en est pas disposé autrement par les dispositions de la section 2 du présent chapitre ou par un texte spécial, le tribunal administratif territorialement compétent est celui dans le ressort duquel a légalement son siège l'autorité qui, soit en vertu de son pouvoir propre, soit par délégation, a pris la décision attaquée ou a signé le contrat litigieux ; que le premier alinéa de l'article R.312-7 du même code dispose : Les litiges relatifs aux déclara-

tions d'utilité publique, au domaine public, aux affectations d'immeubles, au remembrement, à l'urbanisme et à l'habitation, au permis de construire, au classement des monuments et des sites et, de manière générale, aux décisions concernant des immeubles relèvent de la compétence du tribunal administratif dans le ressort duquel se trouvent les immeubles faisant l'objet du litige,

• considérant, d'autre part, que l'article L.121-13 du code de l'environnement dispose : Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public./ Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public ; que, selon l'article 11 du décret du 22 octobre 2002, pris pour l'application de ces dispositions : L'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication./ La décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée au *Journal officiel de la République française*,

• considérant qu'**une requête dirigée contre la décision prise par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet en application de l'article L.121-13 du code de l'environnement et de l'article 11 du décret du 22 octobre 2002,** qui n'est pas un acte réglementaire, **ne relève d'aucune des catégories dont il appartient au Conseil d'État de connaître en premier et dernier ressort en vertu de l'article R.311-1 du code de justice administrative ;** qu'il résulte des dispositions du même code rappelées plus haut que le tribunal administratif dans le ressort duquel se trouve le projet objet du litige est compétent pour connaître en premier ressort d'une telle demande,

• considérant que par une décision du 14 mai 2004 prise à la suite du débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Bordeaux, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, d'une part, a retenu le principe de la réalisation de ce contournement en tracé neuf et dans le cadre d'une concession, d'autre part, a décidé de mettre à l'étude ce projet, enfin, a précisé les principaux enjeux et les contraintes à prendre en compte à l'occasion des études d'environnement préliminaires à sa réalisation ; que les associations requérantes demandent au Conseil d'État l'annulation de cette décision ; qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu, en application de l'article R.312-7 du code de justice administrative, de transmettre leur requête au tribunal administratif de Bordeaux,

**décide :**

### *Article 1*

Le jugement des conclusions de la requête de l'Association Aquitaine Alternatives et des autres associations est attribué au tribunal administratif de Bordeaux.

### *Article 2*

La présente décision sera notifiée à l'Association Aquitaine Alternatives, à la Fédération Sepanso, à l'Association bassin d'Arcachon écologie, à l'Association consommation, logement et cadre de vie de Gironde , au Président de la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

## Conseil d'État statuant au contentieux

N° 290139
Inédit au Recueil Lebon
Juge des référés
Monsieur Philippe Martin, rapporteur
Monsieur Martin, président

**Lecture du 10 mars 2006**

**République française**
**Au nom du peuple français**

• vu, 1° sous le n° 290139, la requête enregistrée le 13 février 2006 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée par Monsieur Jean-Louis A, demeurant … tendant à ce que le juge des référés du Conseil d'État suspende, sur le fondement de l'article L.521-1 du code de justice administrative, la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32,
il soutient que l'urgence résulte des réservations de terrains effectuées, sur le fondement du projet d'autoroute A32, dans les documents d'urbanisme des communes et les schémas de cohérence territoriale, ce qui a pour effet de geler des projets communaux ; que plusieurs moyens sont susceptibles de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision contestée ; que la décision de la CNDP est irrégulière car quatre de ses membres ont pris part au débat alors qu'ils sont intéressés au projet d'autoroute A32 ; que le projet actuel d'autoroute A32 n'est plus le même que celui qui a été soumis à débat public en 1999, en raison du manque de neutralité du premier débat, du délai de neuf ans écoulé depuis la première demande de débat, de l'intervention de la loi du 27 février 2002, du choix nouveau consistant à retenir une section commune aux autoroutes A32 et A4, du nouveau tracé Lunéville-Toul-Richemont incluant le contournement Sud de Nancy, alors que l'ancien projet retenait un tracé Toul-Longwy, et enfin de la perspective, contraire au projet initial, d'une disparition du caractère autoroutier de l'A 31,

• vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 septembre 2005,

• vu la copie de la requête en annulation présentée à l'encontre de la décision contestée,

• vu le mémoire en défense, enregistré le 23 février 2006, présenté par la Commission nationale du débat public, qui conclut au rejet de la requête ; elle soutient que la réservation d'espaces pour l'A32 dans les documents d'urbanisme, qui n'est pas établie par le requérant, ne constituerait pas, en tout état de cause, une situation d'urgence, les conséquences de ces réservations sur les projets locaux n'étant ni imminentes ni irréversibles ; que Messieurs Leroy et Klein n'étaient pas présents à la réunion de la CNDP au cours de laquelle la décision contestée a été adoptée ; que Monsieur Guillerme n'a pas pris part au vote ; que Madame Mader-Saussaye n'était pas intéressée du seul fait qu'elle avait présidé la commission particulière concernant l'A32 en 1999 ; qu'ainsi la décision contestée n'a pas été prise en violation de l'article L.121 5 du code de l'environnement ; que l'intervention de la loi du 27 février 2002 n'a pas d'incidence sur les débats passés ; que l'éventualité d'une section commune de l'A32 et de l'A4 avait été évoquée lors du débat public de 1999 ; que le tracé de l'autoroute A32 n'a pas été substantiellement modifié par rapport au débat public de 1999 ; que le projet soumis à la CNDP en 2005 ne prévoit aucun démantèlement de l'A31,

• vu les observations, enregistrées le 24 février 2006, présentées par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, qui conclut au rejet de la requête ; il soutient que Messieurs Klein et Leroy étaient absents lors de la séance du 7 septembre 2005 de la CNDP ; que Monsieur Guillerme n'a pas pris part au vote ; que Madame Mader-Saussaye n'était touchée par aucune incompatibilité ; que la CNDP n'a commis aucune erreur manifeste d'appréciation en refusant d'organiser un nouveau débat public ; que les fuseaux proposés en 2005 ne sont pas substantiellement différents de ceux identifiés en 1999 ; que le contournement Sud de Nancy fera l'objet d'une saisine distincte de la CNDP ; que la requalification de l'A31 en autoroute semi-urbaine n'est qu'une possibilité actuellement à l'étude ; que l'urgence n'est pas justifiée, dès lors qu'aucune décision irréversible na été prise,

• vu le mémoire en réplique, enregistré le 3 mars 2006, présenté par Monsieur A, qui reprend les conclusions de sa requête et les mêmes moyens ; il soutient en outre que Monsieur Guillerme a participé au débat de la CNDP le 7 septembre 2005 même s'il n'a pas voté ; que l'exclusion nécessaire des personnes intéressées résulte d'un principe général du droit public et non de l'article L.121-5 du code de l'environnement qui ne s'applique pas à la décision de la CNDP sur le principe de l'organisation d'un débat public ; que le gel de projet, locaux est attesté par trois exemples,

• vu le nouveau mémoire en défense, enregistré le 3 mars 2006, présenté par la Commission nationale du débat public, qui reprend ses précédentes conclusions et les mêmes moyens ;

• vu le nouveau mémoire, enregistré le 6 mars 2006, présenté par Monsieur A, qui reprend les conclusions de sa requête et les mêmes moyens ,

• vu, 2° sous le n° 290656, la requête enregistrée le 27 février 2006 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentée par l'association du toulois pour la preservation du cadre de vie (atpcv), dont le siège est 51, rue Edmond-Gérard à Chaudenay-sur-Moselle (54200), représentée par son président en exercice ; l'association demande au juge des référés du Conseil d'État :
1° de suspendre, sur le fondement de l'article L.521-1 du code de justice administrative, la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32,
2° d'enjoindre au préfet de région,

sous astreinte de 1 500 euros par jour de retard, de suspendre les études et les procédures afférentes au projet d'autoroute A32,
3° de mettre à la charge de l'État la somme de 1 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative,
elle soutient que l'urgence résulte de l'accélération des études lancées par le préfet de région et du gel de projets d'aménagement locaux ; que plusieurs moyens sont, susceptibles de créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision contestée ; que la CNDP était irrégulièrement composée lors de sa séance du 7 septembre 2005, en raison de la présence de trois personnes intéressées au projet d'autoroute A32, Monsieur Guillerme, Madame Mader-Saussaye et Monsieur Leroi ; que la publication de la décision ne permet pas de vérifier la composition de la CNDP et les résultats du vote ; que la CNDP a commis une erreur de fait sur les suites données par le maître d'ouvrage au débat public ; que le projet d'autoroute A32, en raison du contournement Sud de Nancy, a connu une modification substantielle entre 1999 et 2005,
• vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 septembre 2005,
• vu la copie de la requête en annulation présentée à l'encontre de la décision contestée,
• vu le mémoire en défense, enregistré le 2 mars 2006, présenté par la Commission nationale du débat public, qui conclut au rejet de la requête ; elle soutient que l'urgence n'est pas justifiée, car les modifications de documents d'urbanisme n'ont aucun lien direct avec la décision la CNDP et l'enquête publique ne sera probablement pas lancée avant la décision du Conseil d'État sur le fond ; que Monsieur Guillerme n'a pas pris part au vote ; que Madame Mader-Saussaye n'était pas intéressée du seul fait qu'elle avait présidé la commission particulière concernant l'A32 en 1999 ; que Monsieur Leroi ne saurait être écarté des débats sur les transports puisqu'il a été choisi en raison de sa compétence en la matière ; qu'aucun texte ne prévoit l'indication, dans le texte de la décision de la CNDP, de la composition de la commission et du résultat du vote ; qu'aucune circonstance de droit nouvelle n'a modifié la portée du projet d'autoroute A32 depuis 1999 ; qu'aucun texte n'exigeait une décision de l'autorité administrative ou du maître d'ouvrage à la suite du débat public de 1999 ; que le contournement sud de Nancy était une option prévue en 1999 et constitue actuellement un projet distinct de l'A32 ; que le projet soumis à la CNDP en 2005 ne prévoit aucun démantèlement de l'A31,

• vu les observations, enregistrées le 2 mars 2006, présentées par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, qui conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 1 500 euros soit mise à la charge de l'association requérante au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ; il soutient que Monsieur Guillerme n'a pas pris part au vote ; que Madame Mader-Saussaye n'était touchée par aucune incompatibilité ; qu'aucun élément ne permet de considérer que Monsieur Leroi serait personnellement intéressé par le projet d'autoroute A32 ; que la CNDP n'a commis aucune erreur manifeste d'appréciation en refusant d'organiser un nouveau débat public ; que les fuseaux proposés en 2005 ne sont pas substantiellement différents de ceux identifiés en 1999 ; que le contournement Sud de Nancy fera l'objet d'une saisine distincte de la CNDP ; que la requalification de l'A31 en autoroute semi-urbaine n'est qu'une possibilité actuellement à l'étude ; que l'urgence n'est pas justifiée, dès lors qu'aucune décision irréversible n'a été prise. Après avoir convoqué à une audience publique, d'une part Monsieur A et l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie, d'autre part, la Commission nationale du débat public et le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,
• vu le procès- verbal de l'audience publique du lundi 6 mars 2006 à 10 heures au cours de laquelle ont été entendus :
– Maître Boré, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, avocat de l'association requérante,
– le représentant de l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie,
– les représentants du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et de la Commission nationale du débat public ;
–il a été décidé de prolonger l'instruction écrite jusqu'au mercredi 8 mars à 18 heures,
• vu, sous les numéros 290139 et 290656, les nouvelles observations, enregistrées le 7 mars 2006, présentées par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, qui reprend ses précédentes conclusions et les mêmes moyens ; il soutient en outre qu'aucun document d'urbanisme n'a fait l'objet de réserve foncière concernant spécifiquement le projet d'autoroute A32,
• vu le mémoire en réplique, enregistré le 9 mars 2006, présenté par l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie qui reprend les conclusions de sa requête et les mêmes moyens ; elle soutient en outre que la commune de Chaudeney-sur-Moselle subit déjà les conséquences du projet d'autoroute A32 ; que l'administration pourra bientôt faire usage des pouvoirs en matière de sursis à statuer et de projets d'intérêt général que lui confère le code de l'urbanisme,
• vu les autres pièces des dossiers,
• vu le code de l'environnement,
• vu le code de l'urbanisme,
• vu le code de justice administrative,

• considérant que les requêtes susvisées tendent à la suspension de la même décision de la Commission nationale du débat public ; qu'il y a lieu de les joindre pour statuer par une seule décision,
• considérant qu'aux termes de l'article L.521-1 du code de justice administrative : « Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision »,
• considérant que la Commission nationale du débat public, saisi par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a décidé le 7 septembre 2005 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32, en l'absence de modifications substantielles de ce projet depuis le débat public qui s'est déroulé du 9 mars au 22 juin 1999,
• considérant que, **pour justifier de l'urgence à suspendre cette décision, Monsieur A et l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie font état de la constitution de réserves foncières, dans les documents d'urbanisme locaux, correspondant au projet d'autoroute A32, et de la possibilité pour l'administration d'entreprendre des études et de réaliser l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;** que **ces circonstances ne sont pas de nature à justifier de l'urgence à suspendre la décision contestée dans l'attente du jugement des requêtes au fond,** eu égard notamment à l'avancement de l'instruction de ces requêtes ; que la condition d'urgence n'étant pas remplie, il y a lieu de rejeter les conclusions aux fins de suspension présentées par Monsieur A et par l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie, ainsi que les conclusions présentées par cette association aux fins d'injonction et d'application de l'article L.761-1 du code de justice administrative ; qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'association la somme demandée par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative,

**décide :**

***Article 1***

Les requêtes de Monsieur A et de l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie sont rejetées.

***Article 2***

Les conclusions présentées par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

***Article 3***

La présente ordonnance sera notifiée à Monsieur Jean-Louis A, à l'Association du Toulois pour la préservation du cadre de vie, à la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Conception et réalisation : Stratéus
Photos : Marc Thirouin – Impression : Serag
Photogravure : Open Graphic Media